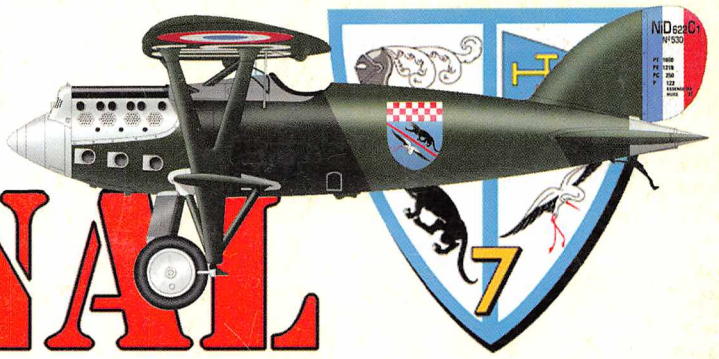
HISTOIRE DE L'AVIATION

# AÉRO JOURNAL

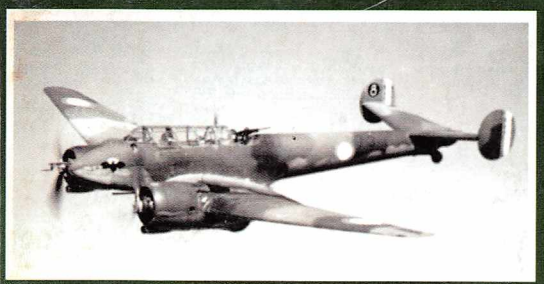


## N°3

BIMESTRIEL
OCT-NOV.98

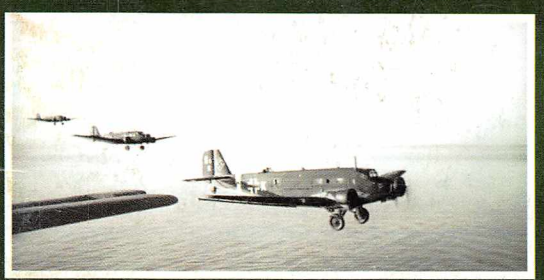
## DOSSIER LA CHASSE OBSCURE

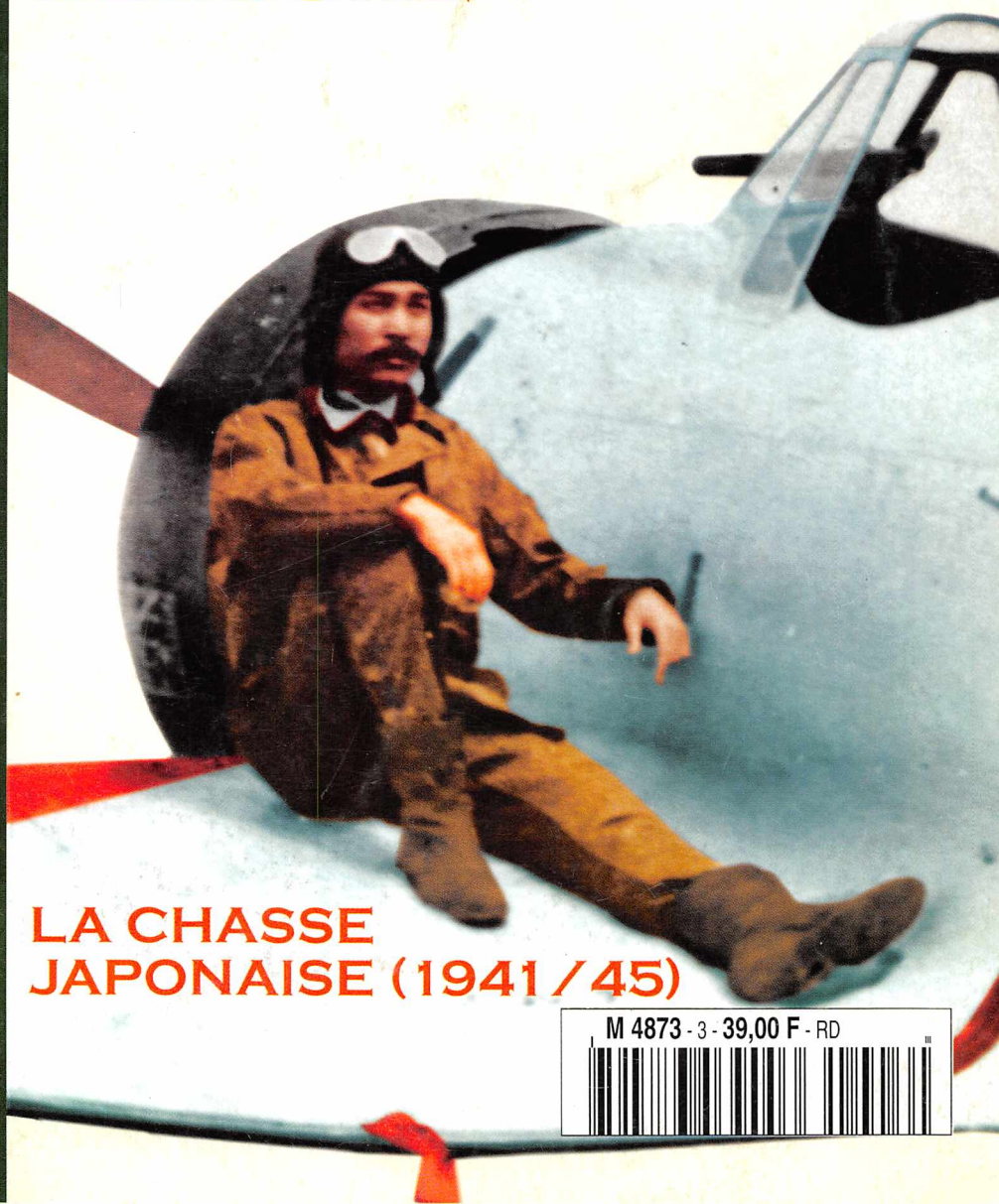
### LES POTEZ 631



### LES F-6 FRANÇAIS

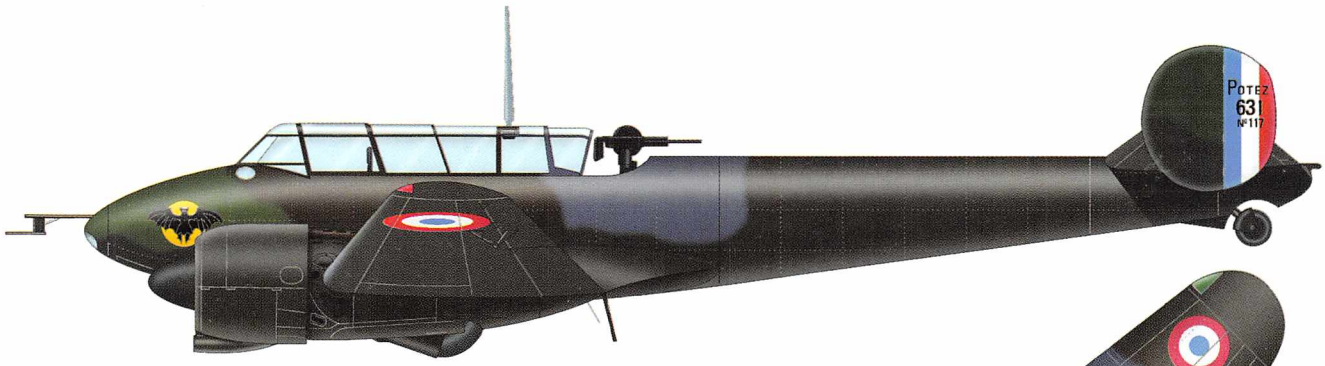
### OPÉRATION "FLAX"





## LA CHASSE JAPONAISE (1941/45)

M 4873 - 3 - 39,00 F - RD




Le Potez 631 n° 117 a servi de banc d'essai à un camouflage plus « nocturne » au début de l'année 1940. À cette époque, l'avion était celui du commandant de l'ECN 1/13, le capitaine Treillard. Visiblement, l'intention était de provoquer une rupture de la silhouette de l'appareil en prolongeant la couche de peinture noire sur une partie des surfaces supérieures. Malheureusement, on ignore tout de cette expérience, sauf qu'elle n'a jamais connu de suite, puisque, contrairement à une légende communément répandue, aucun Potez 631 n'a été peint en noir en 1940.

*The Potez 631 n° 117 (ECN 1/13 C/0's personal mount) was used early in 1940 as a test-bed for an attempt to improve the camouflage at night. The black coat applied over a part of the uppersurfaces was probably aimed at disrupting the plane silhouette. Unfortunately, nothing is known about this experimentation, apart from the fact that it came to a dead end as no Potez 631 was ever painted black in 1940, unlike what has often been written.*



L'insigne de la VB 135 peint sur les avions de l'ECN 1/13.

P-A. Tilley - © 08.1998

## NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

NTL !..

Jusqu'à la fin des années trente, les combats nocturnes ont peu inspiré les aviateurs pour la lumineuse raison que, la nuit, on y voit moins bien que le jour, et que, faute de matériel adéquat, il est fort difficile de repérer l'ennemi. Sans parler de la nécessité de décoller et d'atterrir dans le noir.

Si tous les états-majors étaient conscients de l'importance d'une défense aérienne nocturne, la technologie en limitait le potentiel. En 1939, aucune force aérienne ne possédait d'avions dédiés. Et pour cause, puisqu'il n'existait pas d'équipement spécialisé, à l'exception d'une « lampe de poche » que l'on accrochait parfois sous les ailes. Et comme le chasseur était « aidé » par des projecteurs terrestres plus éblouissants qu'efficaces, tout espoir d'interception relevait du domaine de la science-fiction.

Malgré la grande technicité qu'elle exigeait de ses pilotes, la chasse de nuit restait le parent pauvre de l'aviation de chasse. Ce rôle doublement obscur était réservé à une poignée de nyctalopes, élevés au carotène, qui pilotaient des avions d'un autre âge, dont les maigres performances ne leur auraient jamais permis de braquer projecteur ou mitrailleuses sur quoi que ce soit. Leur appellation de chasseurs de nuit était alors purement administrative, car rien ne les distinguait des chasseurs diurnes – pas même le camouflage.

Sous la pression des événements, l'évolution de la chasse de nuit s'accéléra à l'automne 1940. Anglais et Allemands, en proie aux bombardements nocturnes de leur territoire, allaient transformer cette petite entreprise artisanale en une véritable industrie lourde.

Certes, l'acuité visuelle nocturne du pilote restait alors un élément important, mais il n'était plus aussi déterminant. La chasse de nuit était devenue une arme de techniciens, et pas seulement parce que les équipements les plus sophistiqués pour l'époque commençaient à envahir les habitacles.

Les Britanniques furent les premiers à comprendre la nécessité d'intégrer le chasseur de nuit dans une chaîne de contrôle, dont il serait l'ultime maillon. La qualité de l'organisation du système au sol allait faire la différence. La faillite de l'Italie et du Japon dans ce domaine en est sans doute la meilleure illustration.

Christian-Jacques Ehrengardt

AÉRO-JOURNAL N° 3 – octobre - novembre 1998

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00010.
Commission paritaire : en cours
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : 4e trimestre 1998
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Adresse du siège social :

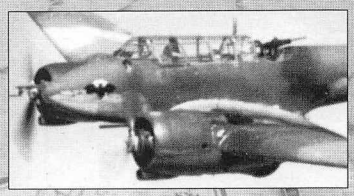
AÉRO-ÉDITIONS
32500 La Sauvetat
(Tél/fax : 05.62.65.20.13 - e-mail : aerojournal@infonie.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : F. 39,oo (France) ou Euro 6,20.

Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

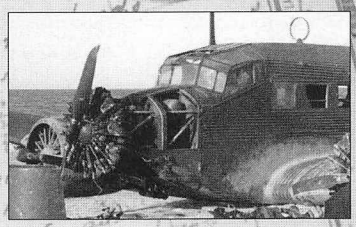
# SOMMAIRE

**4** **La chasse obscure française 1939 - 1940**
En mai 1940, l'armée de l'Air disposait de cinq escadrilles spécialisées dans les interceptions nocturnes. Le plus curieux de l'affaire fut que leurs avions furent utilisés pour tout, sauf pour la tâche qui était la leur...



**15** **La naissance de la *Nachtjagd***
C'était au temps où Kammhuber dépliait ses baldaquins. Au temps où les avions étaient encore tout noirs et sans antennes. Les temps héroïques, quoi...

**25** **Le massacre du dimanche des Rameaux**
Le 18 avril 1943, un groupe de P-40 surprend une formation de transport au large du cap Bon. Pas moins de 69 avions allemands et italiens sont envoyés au tapis. La Luftwaffe ne connaîtra jamais un pire carnage en un seul combat.



**28** **Le GC III/1**
Suite de notre aperçu des unités de chasse française de la Seconde Guerre mondiale.

**35** **La chasse japonaise en guerre**
Panorama des unités de la marine et de l'armée impériales engagées dans le second conflit mondial : le matériel, les hommes, les campagnes.

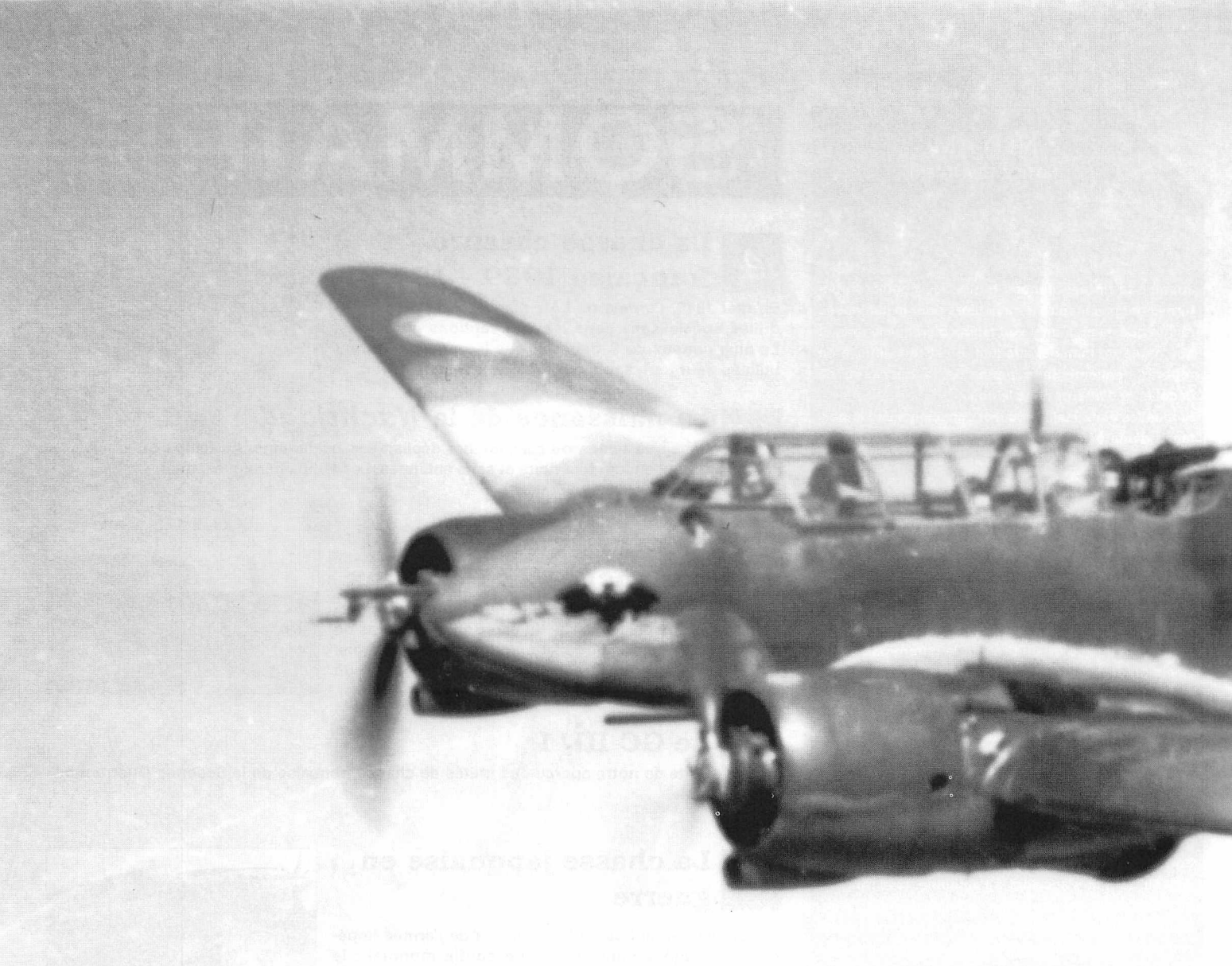
**42** **Camouflage et marques : les numéros individuels (1939 - 1942)**
Des circulaires officielles fixaient l'emplacement et la taille des numéros individuels. On peut vraiment se demander à quoi elles servaient !

**52** **Les F-6 français**
Mais quels sont donc ces Mustang qui furent affectés à la 33ème escadre de reconnaissance ?

**57** **Les as de l'aviation : Eino Luukkanen**
Eino Luukkanen a remporté la toute première victoire aérienne de l'aviation finnoise, mais il ne s'est pas arrêté en si bon chemin...

Pages centrales : *Les avions des chefs.*
Dans toutes les aviations du monde, la fonction de commandant de groupe ou d'escadre comporte toujours quelques privilèges, dont celui de pouvoir décorer son avion d'une manière très personnelle. Autrefois, en France, ces « chefs » peignaient généralement les insignes de toutes les escadrilles qui étaient placées sous leurs ordres.

Sur la couverture, le maître Matsuo Hagiri, autant connu dans la marine impériale pour ses qualités de pilotage que pour ses moustaches, dont il était très fier. Il terminera la guerre avec 13 victoires confirmées.



CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT

*EN 1939, l'armée de l'Air était la seule force aérienne belligérante à aligner un chasseur de nuit considéré comme moderne : le Potez 631. Le plus étonnant de l'affaire est qu'il fut utilisé dans tous les rôles imaginables, de la chasse diurne à l'attaque au sol – sauf dans celui pour lequel ses équipages avaient été formés et entraînés !*

## D'UNE GUERRE À L'AUTRE

L'origine de la chasse dite obscure (par opposition à diurne) en France remonte au 1er janvier 1924 et à la création à titre expérimental de la première unité spécialisée, la 21ème escadrille (R 239) basée à Metz et équipée en... Bréguet 14 B2. À cette époque, on n'en était d'ailleurs plus au tatônnement qu'à l'expérimentation, puisque cette escadrille était curieusement rattachée au bombardement.

La Grande Guerre avait vu différentes expériences, comme celle du capitaine Langevin dans le secteur de Dunkerque, à l'été 1917. Cependant, il s'agissait surtout d'initiatives individuelles, qui laissèrent tout le monde indifférent.

Langevin avait mis pourtant au point une tactique de défense combinée très élaborée, qui en resta malheureusement à la théorie :

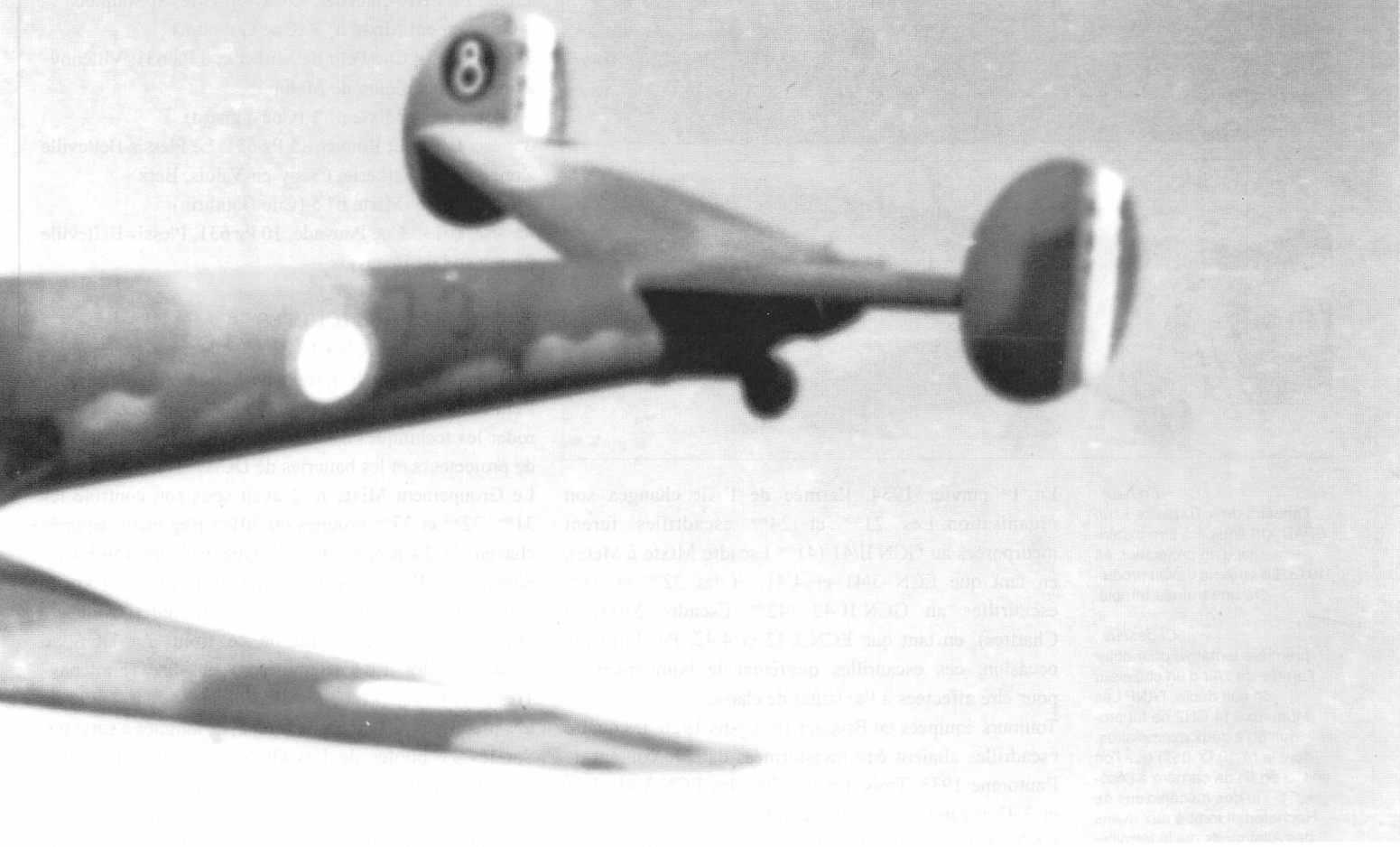
« *Malgré ces résultats encourageants, nous n'avons pas eu de franches victoires parce que nous tirions mal (nous n'avons jamais eu de ligne de mire lumineuse) et parce que, les méthodes de la DCA restant inchangées, nous n'avions pas le droit, la plupart du temps, d'aller là où se trouvait l'ennemi. De sorte que nos efforts furent presque aussi ignorés qu'inutiles.*

« *Quant à nous, nous avions appris que la chasse de nuit peut se faire à vue, comme en plein jour, par les belles nuits; qu'elle doit se faire avec l'aide des projecteurs par nuits plus sombres; qu'elle doit se faire avec des moyens divers, à condition que chacun ait un rôle différent. Si j'en avais eu les moyens, j'aurais envoyé mes triplaces en Belgique, au-dessus du terrain des Gothas, j'aurais placé mes biplaces le long de la côte entre Calais et Dunkerque et mes monoplaces en voltigeurs à la verticale des deux villes. J'aurais demandé aux projecteurs de travailler pour les avions et non pour eux-mêmes et j'aurais demandé aux canons de rendre intenables certaines zones de passage* ».

En juin 1926, la 21ème escadrille fut rééquipée en Bréguet 19 de type B2/CN2 (bombardement/chasse de nuit biplace) et en mars 1929, elle fut rebaptisée 24ème

*The Potez 631 n° 73 in flight before the German onslaught. This aircraft was mainly flown by Sergent Biger. Fitted with two 20mm cannon (instead of one cannon and one machine-gun in the ventral gondola) and four underwing 7.5mm machine-guns, on June 1, it will be eventually stored at Lyons in mid-August 1940. The serial number is painted high on the fuselage sides and the individual number only appears on the inner side of the fins. It was also worn on a black disk under the nose.*

# La chasse obscure



escadrille de chasse de nuit.

En janvier 1932, trois nouvelles unités furent mises sur pied sur Bréguet 19:

– une nouvelle 21ème escadrille (VB 135) à Nancy;

– la 22ème escadrille à Chartres;

– la 23ème escadrille (C 46) à Reims.

Toutes trois furent équipées de matériel disponible et qui, malgré la dépose de leur équipement de bombardement, était tout juste bon pour l'entraînement.

En 1934, sous l'impulsion du capitaine Idatte, alors instructeur au cours pratique de DCA à Metz, l'armée de l'Air adopta le premier procédé de chasse obscure, qui, d'ailleurs, était encore en vigueur lorsque éclatèrent les hostilités.

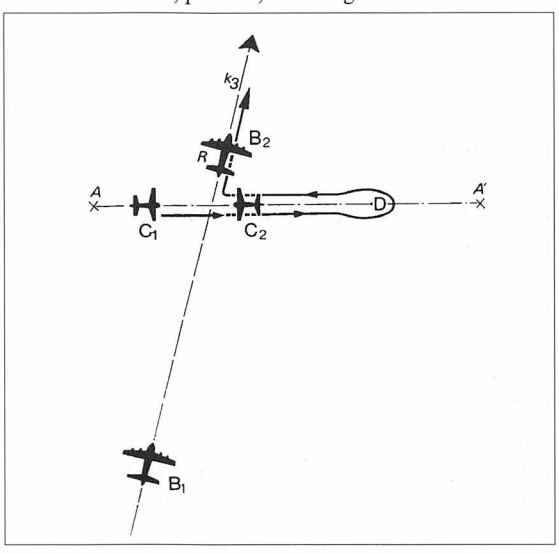
Le principe est relativement simple (cf. croquis) :

1) Le poste central envoie l'alerte au chasseur (C) et l'indication de l'altitude du bombardier (B). Le chasseur prend aussi rapidement que possible l'altitude convenable, tout en restant sur son axe (A).

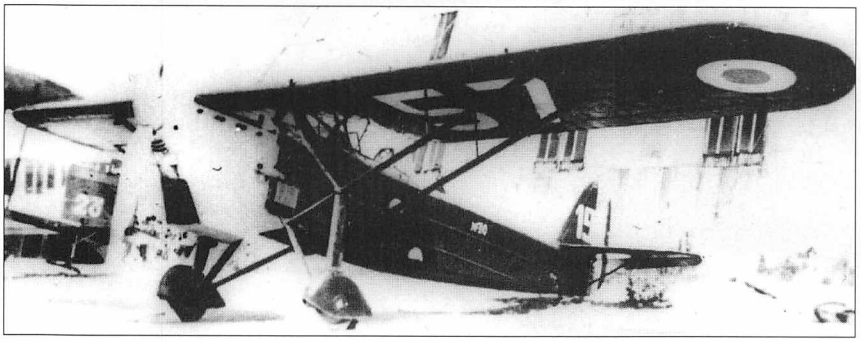
2) Le poste central détermine le point D où le chasseur doit faire demi-tour sur son axe pour se trouver en R au moment voulu. Il commande « *demi-tour* » quand le chasseur passe en D.

3) Le poste central détermine avec précision le cap du bombardier, l'annonce au chasseur et commande « *poursuivez* » quand le chasseur passe en R. À ce commandement, le chasseur prend le cap du bombardier. En raison de la vitesse présumée plus grande du chasseur, il n'est pas indispensable que les deux appareils se trouvent simultanément en R.

Cette formule fut mise en œuvre lors de manœuvres dans la région de Metz en 1936. La plus grosse difficulté résidait dans la détermination précise de l'altitude des assaillants au moyen des postes d'écoute bistatique. Les résultats de ces manœuvres furent, paraît-il, encourageants.




Le Potez 631 n° 73 (X-644) de l'ECN 1/13 au cours d'un vol d'entraînement au printemps 1940. L'appareil était affecté au sergent Biger. Le 1er juin, il revient du Bourget avec quatre mitrailleuses d'aile et deux canons (sans doute n'était-il alors équipé que d'un canon et une mitrailleuse sous le ventre). Il terminera sa carrière le 14 août 1940 au dépôt de stockage de Lyon.
Le numéro de série est curieusement placé sur le fuselage. On remarque que le numéro individuel n'était alors peint que sur la face interne des dérives. Il était répété dans un disque noir sous le nez.
(Archives A-J., D.R.)



*En haut* : l'ancêtre du « *Turbinlite* », un SPAD XIII équipé à titre expérimental d'un projecteur, en 1918. Le châssis devait produire une traînée terrible.

*Ci-dessus* : première tentative pour doter l'armée de l'Air d'un chasseur de nuit dédié, l'ANF Les Mureaux 114 CN2 ne fut produit qu'à deux exemplaires, dont le n° 10 (X-057) que l'on voit ici en fin de carrière à l'école des mécaniciens de Rochefort. Il tomba aux mains des Allemands qui le ferraillèrent illico. (Archives A-J.)

Le 1er janvier 1934, l'armée de l'Air changea son organisation. Les 21ème et 24ème escadrilles furent incorporées au GCN II/41 (41ème Escadre Mixte à Metz), en tant que ECN 3/41 et 4/41, et les 22ème et 23ème escadrilles au GCN II/42 (42ème Escadre Mixte à Chartres), en tant que ECN 3/42 et 4/42. Par la même occasion, ces escadrilles quittèrent le bombardement pour être affectées à l'aviation de chasse.

Toujours équipées en Bréguet 19 depuis 1926, les quatre escadrilles allaient être transformées dans le courant de l'automne 1935. Trois d'entre elles, les ECN 3/41, 4/41 et 3/42 reçurent des ANF Les Mureaux 113 en version CN2 et la quatrième, l'ECN 4/42, fut équipée en Dewoitine D.501 CN1 (chasse de nuit monoplace).

En avril 1937, tandis que le GCN II/41 partait à Étampes pour y devenir le GCN III/1, le GCN II/42 était rebaptisé GCN II/4 à Reims.

Le problème du matériel devint crucial en raison de la tension international croissante. Fin 1936, il fut établi de transformer en première urgence les deux groupes de chasse de nuit sur Potez 630. Le premier exemplaire fut livré au GCN III/1 le 18 novembre 1938 et la transformation des quatre escadrilles fut achevée en avril 1939, dans les délais prévus. À cette époque, arrivèrent les premiers Potez 631 et les Potez 630 furent progressivement reversés aux parcs.

## LA MOBILISATION

Le 1er juin 1939, le GCN III/1 devint le GCN I/13 et le GCN II/4 fut rebaptisé GCN II/13. Ainsi naissait la 13ème Escadre de chasse de nuit, qui n'exista en fait que sur le papier en raison de la déclaration de guerre. À l'organisation de temps de paix, l'armée de l'Air substitua une structure qui entraîna la dissolution des escadres et la création de groupements.

Le 22 août 1939, le lieutenant-colonel Dordilly prenait en charge les moyens de chasse de nuit de la région parisienne, tandis que, cinq jours plus tard, les GCN I/13 et II/13 s'installaient respectivement à Meaux-Villenoy et au Plessis-Belleville.

Au moment de la déclaration de guerre, la situation était la suivante :

– Groupement Mixte n° 2 (Cdt Geoffroy)
1ère esc. I/13 : Cne Treillard, 9 Pz 631, Villenoy
Zone : La Ferté-Gaucher, Rozay-en-Brie, St Souplets
– Groupement Mixte n° 3 (Cne Guyottot)
2ème esc. I/13 : Cne Petit de Mirbeck, 8 Pz 631, Villenoy
Zone : Seine, région de Melun
– Groupement Mixte n° 1 (Cne Ygnard)
3ème esc. II/13 : Lt Rouyer, 11 Pz 631, Le Plessis-Belleville
Zone : est de Verberie, Crépy-en-Valois, Betz
– Groupement Mixte n° 5 (Cne Gauthrin)
4ème esc. II/13 : Cne Pouyade, 10 Pz 631, Plessis-Belleville
Zone : sud de Beauvais

## PREMIÈRES DIFFICULTÉS

Fin novembre, le GCN I/13 détacha de façon permanente des patrouilles sur le terrain de Melun-Villaroche pour l'entraînement grandeur nature des équipages et pour roder les techniques d'interception avec les compagnies de projecteurs et les batteries de DCA.

Le Groupement Mixte n° 2 avait sous son contrôle les 31ème, 32ème et 37ème groupes du 401ème Régiment, équipés chacun de 24 projecteurs (de type Bréguet 150 HI ou Sauter 120 HI). Son secteur avait un front de 34 km et une profondeur de 13. Une ligne de guet avait été installée 12 km en avant de ce front. La DCA se composait des 13ème (Sammeron) et 40ème (Fontenay-Trésigny) Groupes mobiles d'artillerie.

Les premières difficultés ne furent pas longues à survenir. Sur les 17 pilotes de l'ex-GCN I/13, seuls 10 étaient utilisables la nuit. Les sitemètres, modèle 1917, étaient limités à une vitesse de 90 m/sec (324 km/h !). Les guetteurs appartenaient à l'armée de Terre et ne possédaient aucune formation spécifique, tout juste quelques cahiers de silhouettes, dont ils se servaient avec une grande approximation. Les projecteurs français n'étaient pas assez puissants; ceux au rhodium achetés aux États-Unis et livrés en mai le seront trop et éblouiront les pilotes... Enfin, la DCA marquait une nette tendance à confondre les plafonds de tir, quand elle ne prenait pas les Potez pour des bimoteurs allemands.

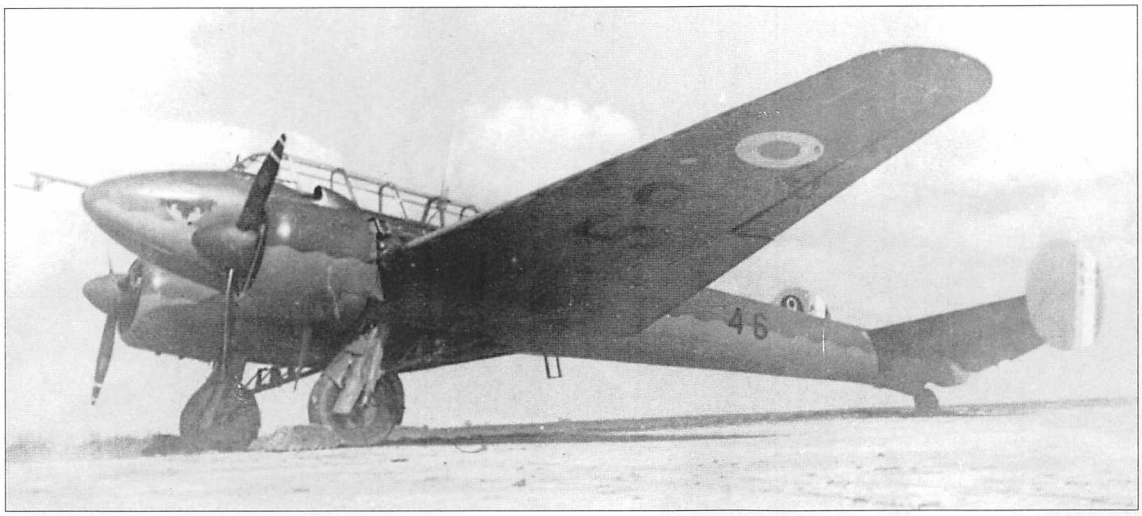
## UNE CINQUIÈME ESCADRILLE

Le 2 septembre 1939 fut créé le Groupement Mixte n° 4 à Lyon-Bron, sous les ordres du lieutenant-colonel Girard. Le 25, il fut décidé de former une nouvelle escadrille de chasse de nuit, dénommée 2/562, pour la défense nocturne de la région de Lyon, St Etienne et Le Creusot. Dans l'attente de sa mise sur pied, l'escadrille régionale 1/562, équipée en Dewoitine D.501, s'entraîna aux vols de nuit. Le capitaine Perrolaz fut nommé à la tête de l'ECN 2/562 le 1er octobre. L'instruction se déroula à Montpellier-Fréjorgues (au début sur Potez 25, par manque de Potez 630) et l'escadrille remonta à Bron le 20 décembre, percevant ses trois premiers Potez 631 une semaine plus tard. Le 7 janvier, l'escadrille fit mouvement sur Loyettes (Ain), à une vingtaine de kilomètres à l'est de Lyon.

Le 1er janvier 1940, les deux groupes de chasse de nuit furent supprimés et leurs escadrilles devinrent autonomes.

Top : *A Turbinlite by any other name – a SPAD XIII experimentally fitted with a searchlight in front of the propeller.*

Above : *Only two ANF Les Mureaux 114s, a dedicated night-fighter version, were built. This one, n° 10, is seen at Rochefort, where it eventually fell into German hands.*



Le Potez 630 n° 46 (C-558) a été réceptionné le 23 février 1939 par la 5ème escadrille du GC III/1 (future 1ère escadrille du GCN I/13). Le numéro individuel (« 8 ») n'apparaît que sur la face interne des dérives. Les Potez 630 ne sont pas restés longtemps en première ligne dans les unités de chasse de nuit, puisque les premiers Potez 631 ont fait leur apparition dès le début avril. (Collection J-F. Oller)

Le 18 janvier, l'ECN 2/562 fut rebaptisée 5/13.

Peu de faits notables émaillèrent l'entraînement des cinq unités jusqu'à la date fatidique du 10 mai, à l'exception de quelques accidents, dont trois s'achevèrent tragiquement.

Le 8 septembre 1939, le lieutenant Léonardon et le sergent de Villoutreys de la 2/13 furent tués dans un accident; le troisième membre d'équipage, l'adjudant Fabre fut blessé.

Le 5 mars 1940, le lieutenant Audebard de la 1/13 se tua dans un accident; son mitrailleur, le sergent Guillou ne fut que légèrement blessé.

Enfin, le 12 avril, au décollage de Villaroche à 04h23, le Potez n° 22 de la 2/13 décrocha et termina sa course dans un étang près de Lissy. Les deux membres d'équipage (sergent-chef Durand et sergent Hermel) furent tués sur le coup.

Le 10 janvier, la 4/13 quitta Le Plessis-Belleville et s'installa à Bruyères-sur-Fère (Aisne), un peu plus à l'est, puis à Bouillancy, près de Betz (Oise), le 13 avril.

Dans une note datée du 1er avril, l'état-major autorisa les Potez 631 à participer à des missions de chasse de jour.

## LES ECN DANS LA FOURNAISE

Le 10 mai 1940, jour de l'offensive allemande, la situation était la suivante :

| | | | |
|---|---|---|---|
| – 1/13 | 12 (8) | Pz 631 | Meaux-Villenoy |
| – 2/13 | 11 (7) | Pz 631 | Melun-Villaroche |
| – 3/13 | 12 (10) | Pz 631 | Le Plessis-Belleville |
| – 4/13 | 12 (7) | Pz 631 | Bouillancy |
| – 5/13 | 11 (11) | Pz 631 | Loyettes |

Dans la matinée, la 4/13 fut pratiquement démantelée. Trois de ses équipages (sous-lieutenant Aimé [n° 188] adjudants Martin [n° 205] et Delage [n° 145]) allèrent renforcer la 2/13 et deux autres (adjudants-chefs Cuiller et Chambrias) la 1/13. Les premiers furent rejoints par leur commandant d'escadrille, le capitaine Pouyade [n° 192], le 16 mai.

Tous les soirs, les équipages se préparèrent à décoller pour intercepter les bombardiers de nuit allemands. Mais, l'alerte ne fut jamais donnée pour de bon. Alors, le 16 mai, devant ce potentiel inexploité, le haut commandement décida d'utiliser les Potez à des tâches plus utiles.

Le 17 mai, les escadrilles de chasse de nuit reçurent l'ordre d'effectuer une mission de mitraillage de colonnes motorisées allemandes entre Hirson et Fourmies (Nord). Dix-huit appareils décollèrent par groupes de trois. Les Potez 631 se présentèrent pour une attaque en vol rasant au-dessus de leurs objectifs, sur l'actuelle D.963, au sud de Trelon. L'enfer de la *flak* se déchaîna.

Le lieutenant Duc (2/13) se souvient :

« *Quand notre commandant* [le capitaine Petit de Mirbeck] *aperçut les blindés allemands, il battit des plans. C'était le signal de l'attaque. Malheureusement, nous passions en troisième position, derrière les deux patrouilles de la 4/13. Les servants de la DCA étaient tous à leur poste et les véhicules soigneusement dispersés et mis à couvert. Leurs terribles canons de 20 constituaient le premier cercle de défense. Le ciel se couvrit instantanément de flocons noirs et s'emplit de traçantes. Notre commandant fut touché instantanément. Je l'ai vu dégager, désemparé, avec un moteur en feu. Je suis passé comme par miracle au milieu d'un déluge de fer et de feu. J'ai vidé mes chargeurs sur quelques camions abandonnés sur le bas côté de la route. J'en ai touché un ou deux. La tête rentrée dans les épaules, j'ai continué sur ma lancée, droit devant moi. Les balles allemandes claquaient sur le revêtement métallique du Potez. Aucune ne trouva une cible intéressante. J'ai décidé de ne pas m'attarder dans le secteur, car je pensais que les tankistes boches avaient prévenu les Messer. Je suis rentré à Villaroche. Par je ne sais quel miracle, je n'avais encaissé que sept balles et aucune n'avait atteint un organe vital. Je jurai que l'on ne m'y reprendrait plus* ».

## BEAUCOUP DE CASSE

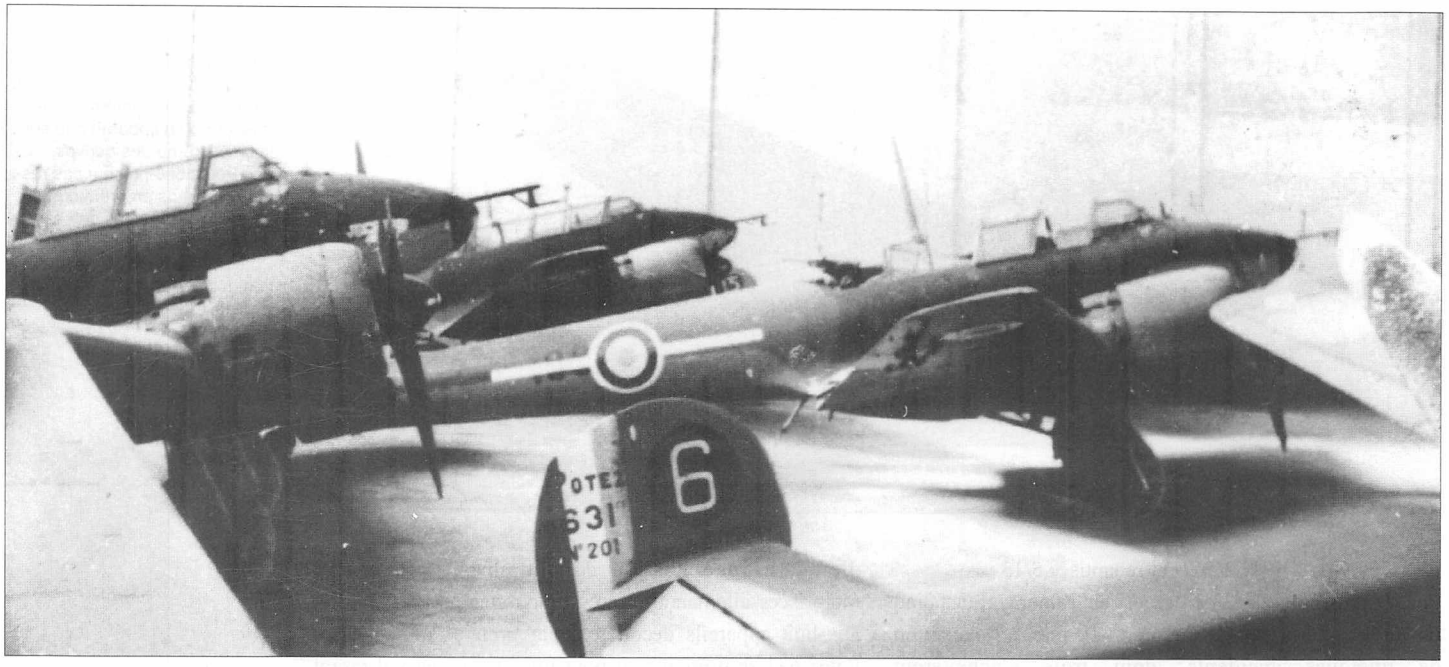
Si l'on ignore le résultat de l'attaque du côté allemand, du côté français, elle fit des dégâts.

Le capitaine Petit de Mirbeck, commandant la 2/13, alla écraser son avion en feu près d'Anor, dans les lignes allemandes. Il fut tué avec son équipage.

L'autre équipier du lieutenant Duc, le sous-lieutenant Reyter dut poser son appareil, dont le moteur gauche avait été touché, en rase campagne près de Laon. L'adjudant Delmotte, atteint par un éclat d'obus, alla atterrir à Chantilly. Le lieutenant Guillier se posa sur le ventre à Monteaux, avec son mitrailleur blessé.

Le capitaine Pouyade, l'adjudant de Barrès, le sous-lieutenant Aimé et l'adjudant Martin parvinrent à rentrer.

*The Potez 630 n° 46 (C-558) was delivered to 5ème escadrille of GC III/1 (redesignated 1ère escadrille of GCN I/13 on June 1, 1939) on February 23, 1939. The individual number («8») is only painted on the inner side of the fins.*
*The Potez 630s were superseded by Potez 631s as early as April 1939 and were relegated to training duties.*




Stockés dans le hangar de Marignane, les Potez 631 de l'ECN 5/13 attendent la dissolution de leur unité. On note au premier plan le n° 201 et juste derrière le n° 188.

Toutefois, le mitrailleur de ce dernier, l'adjudant-chef Héritier, avait été mortellement blessé. L'adjudant-chef Cuiller, blessé, se posa dans la nature.

La 3/13 perdit le lieutenant Royer et son mitrailleur, l'adjudant Chabert, portés disparus, présumés tués, après un atterrissage de fortune à Chimay.

Cette première vraie mission de guerre de la chasse de nuit se solda donc par la perte de six tués et trois blessés. Il est indéniable que la tactique des Français qui consista à attaquer par petits groupes espacés, a grandement facilité la tâche de la *flak*. L'absence de toute protection (blindage, réservoirs auto-obturants) sur les Potez a fait le reste.

En prévision d'autres sorties similaires, l'état-major fit procéder au renforcement de l'armement des Potez. Les appareils furent convoyés un par un au Bourget pour recevoir quatre mitrailleuses sous les ailes. Le 20 mai, la 1/13 récupéra son premier avion [n° 135] ainsi modifié.

Le lieutenant Renault prit le commandement par interim de la 2/13; il sera remplacé par le capitaine Pelleray le 6 juin.

**DU RENFORT POUR LA CHASSE DE JOUR**

Le 17 mai, l'escadrille de chasse multiplace de jour (ECMJ) 1/16, alors équipée en Potez 631 et basée à Meaux-Esbly, quitta le Groupement de chasse n° 23 pour être temporairement rattachée au Groupement Mixte n° 2. Le 19 mai, l'escadrille fit mouvement sur Bouillancy, où elle retrouva la 4/13.

À 10h20, le 17 mai, l'équipage de l'adjudant-chef Delmotte (4/13, détaché à la 2/13) se retrouva nez à nez avec un Hs 126 à 4 km au sud-ouest de Vervins. L'avion allemand fut touché à deux reprises, mais, grâce à sa plus grande maniabilité, il parvint à fausser compagnie à ses agresseurs. Il fut compté comme probable.

La chasse de nuit inaugurait ainsi un nouveau type de mission, la chasse de jour, qui allait désormais devenir son activité principale.

Le 18 mai, vers 7 heures, les capitaine Pouyade et les adjudants Delage et Martin (détachement de la 4/13 à la 2/13) se heurtèrent à une dizaine de He 111, escortés par des Bf 110, près de Creil. Delage effectua trois passes de trois quarts arrière sur un bombardier, mais, blessé par le tir de riposte, il dut rompre d'urgence le combat. Il se posa à Beauvais, non sans mal d'ailleurs, puisque la DCA française l'accompagna tout au long de son approche du terrain. Le He 111 lui fut crédité comme « probable ».

Martin, atteint successivement par un He 111, un Bf 110, la DCA française et un Morane 406, parvint à atterrir sans casse !

Ce même 18 mai, à 14 heures, les capitaine Treillard, sous-lieutenant Merle et sergent-chef Post (1/13), aidés par le sous-lieutenant Sauvage (ECMJ 1/16) attaquèrent un He 111 au nord-ouest de Fismes (51) et le virent se poser en catastrophe près de Braine (02).

Ce fut la première victoire homologuée à la chasse de nuit.

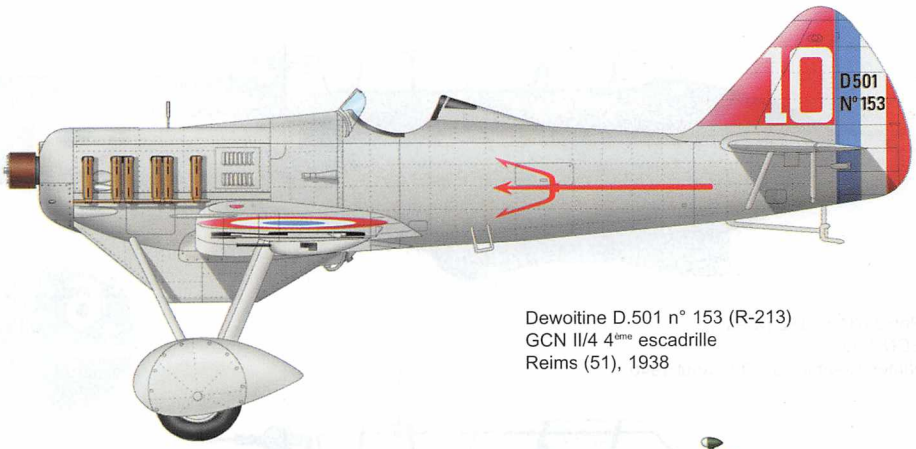
**C'EST LA GUERRE !...**

Dans la matinée du 19 mai, le sous-lieutenant Merle, le sergent-chef Post (1/13) et l'adjudant Guichard (4/13) surprirent un He 111 qui traînait à l'arrière d'un peloton, un moteur déjà en feu. Gênés par la DCA française qui tirait dans le tas, ils ne purent ajuster leurs rafales et laissèrent le bombardier disparaître dans un nuage. Il fut retrouvé quelques heures plus tard au nord de Braine et la victoire leur fut homologuée.

À 17h35, les adjudant-chef Chambrias et adjudant Guichard (4/13 détachés à la 1/13) et le sergent-chef Post (1/13) interceptèrent six He 111 vers 3 800 mètres. Ils concentrèrent leur tir sur l'ailier de gauche d'un peloton de trois. Chambrias effectua deux passes de trois quarts arrière terminées par un retournement. Guichard tira le bombardier par l'arrière en s'approchant jusqu'à moins de cent mètres. Les deux équipages français le virent descendre dans un panache de fumée noire et le perdirent de vue dans la brume, au-dessus de la forêt de Compiègne. La victoire ne leur fut comptée que comme

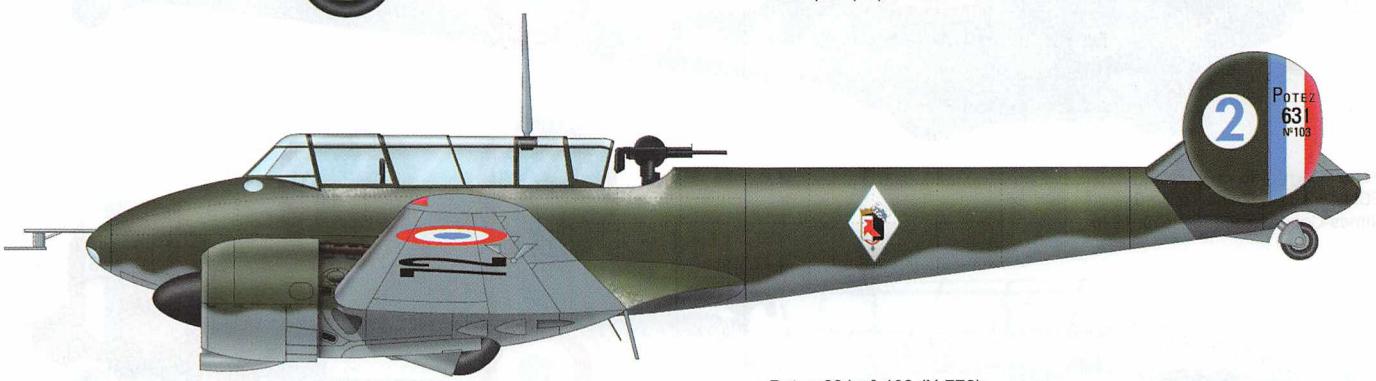
*ECN 5/13 Potez 631s stored in a hangar at Marseille-Marignane await the disbandment of their unit.*

L'insigne de la RXI 239 repris par l'ECN 2/13.

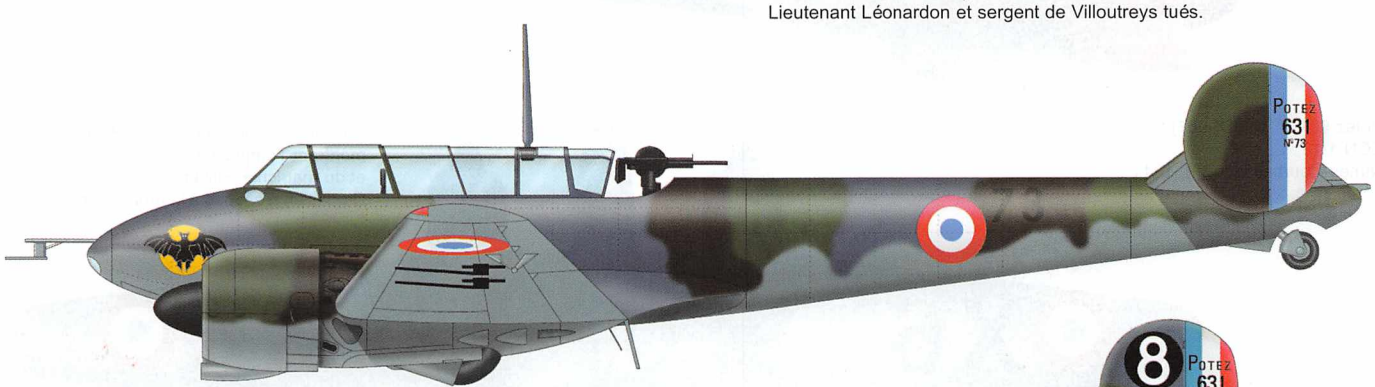



Dewoitine D.501 n° 153 (R-213)
GCN II/4 4ème escadrille
Reims (51), 1938

ANF Les Mureaux 113 n° 39 (X-029)
GCN III/1 1ère escadrille
Étampes (91), 1938

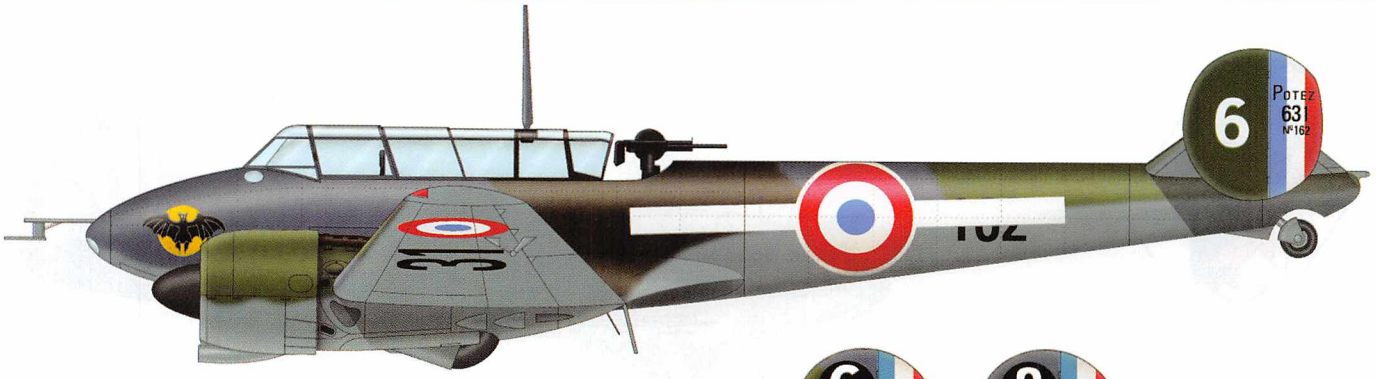



Potez 631 n° 103 (X-772)
GCN I/13 2ème escadrille
Avion accidenté le 8 septembre 1939 à Meaux
Lieutenant Léonardon et sergent de Villoutreys tués.

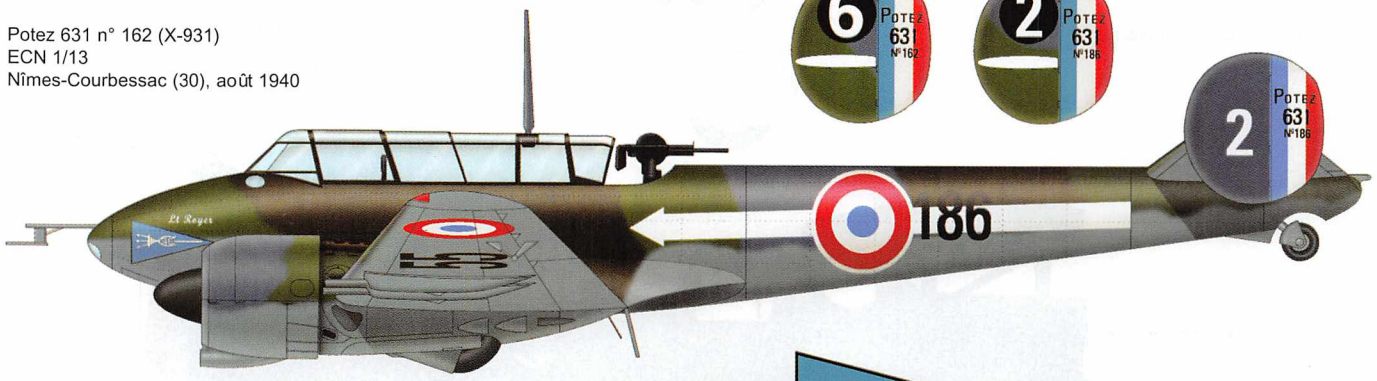


Potez 631 n° 73 (X-644)
ECN 1/13
Meaux-Villenoy (77), avril 1940

P-A. Tilley - © 08.1998

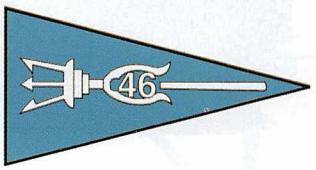


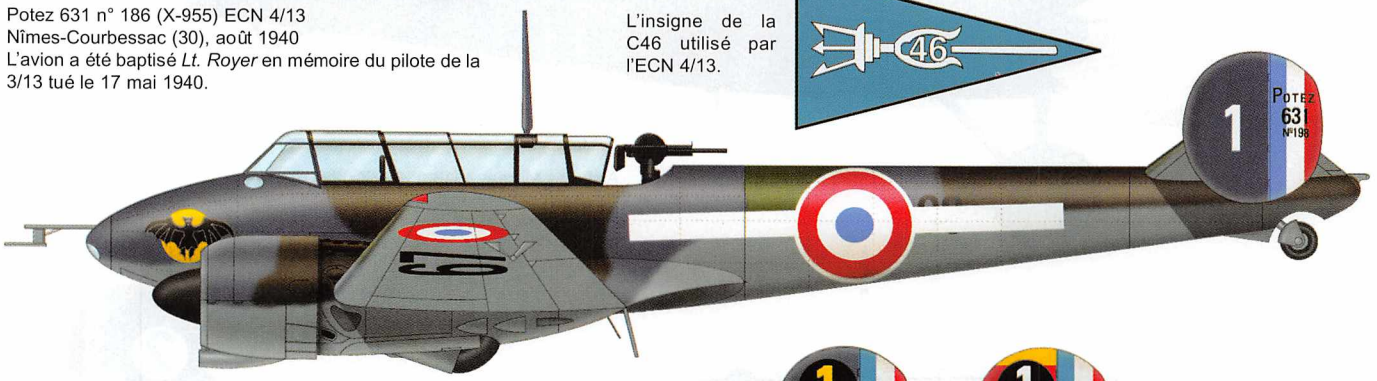

Potez 631 n° 162 (X-931)
ECN 1/13
Nîmes-Courbessac (30), août 1940



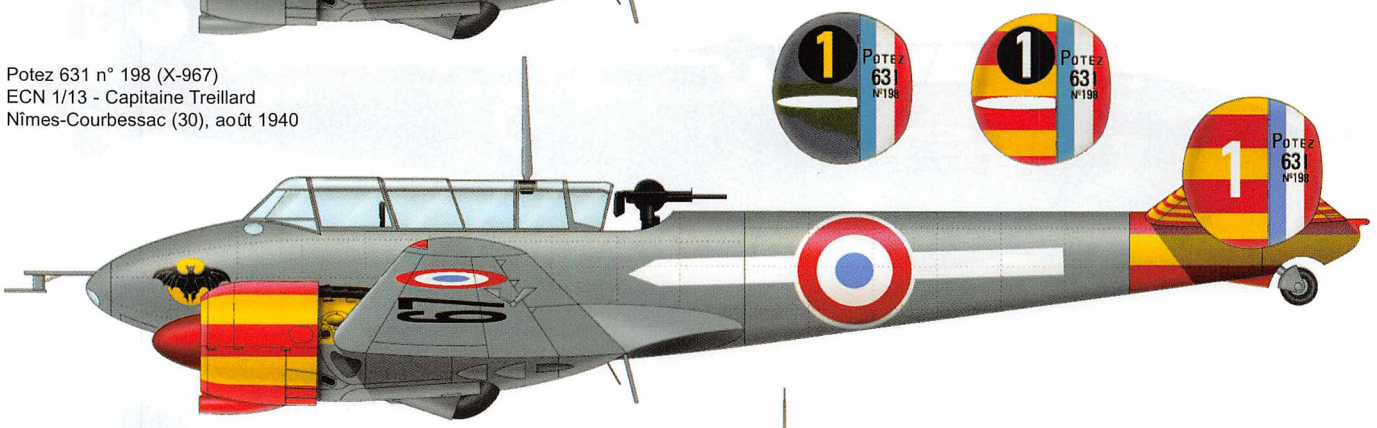

Potez 631 n° 186 (X-955) ECN 4/13
Nîmes-Courbessac (30), août 1940
L'avion a été baptisé *Lt. Royer* en mémoire du pilote de la 3/13 tué le 17 mai 1940.

L'insigne de la C46 utilisé par l'ECN 4/13.

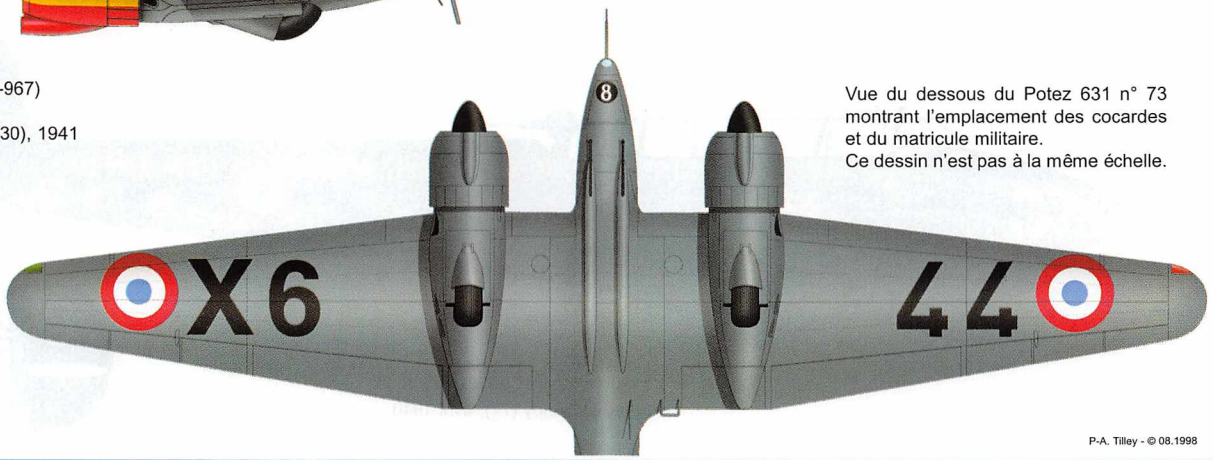



Potez 631 n° 198 (X-967)
ECN 1/13 - Capitaine Treillard
Nîmes-Courbessac (30), août 1940

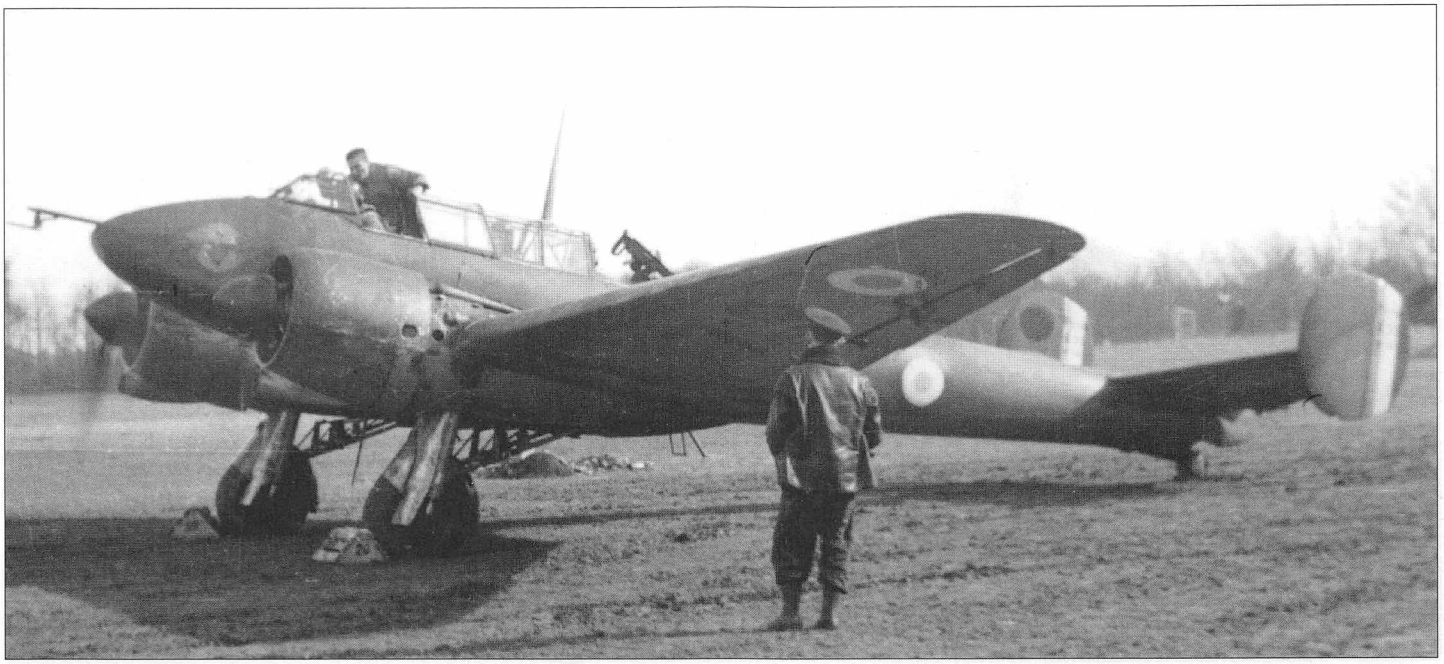



Potez 631 n° 198 (X-967)
ECN 1/13
Nîmes-Courbessac (30), 1941




Vue du dessous du Potez 631 n° 73 montrant l'emplacement des cocardes et du matricule militaire.
Ce dessin n'est pas à la même échelle.

P-A. Tilley - © 08.1998



Le sous-lieutenant Boursain se prépare à un vol de routine sur le Potez 631 n° 110 (X-779), quelques semaines avant l'attaque allemande. C'est sur cet appareil qu'il participera à la mission du 17 mai.
Détail anecdotique, André Boursain n'est autre que le grand père de notre dessinateur Pierre-André Tilley.
(Archives A-J., D.R.)

*Sous-lieutenant Boursain gets ready for a test flight aboard n° 110, a few weeks before the German onslaught. He flew this particular aircraft during the ill-fated mission over a German armoured column on May 17. Incidentally, André Boursain was Pierre-André Tilley's (our artist) grand father.*

probable. Pourtant, il est vraisemblable qu'il s'agisse d'un He 111H du III./KG 53, qui, selon les rapports allemands, s'est posé sur le ventre dans les lignes ennemies aux environs de Compiègne (60).

Le 20 mai, les Potez furent victimes pour la première fois d'un nouveau sport qui allait devenir à la mode : la méprise. Une patrouille de deux appareils de la 2/13, conduite par le lieutenant Guillier, fut prise à partie par six D.520 vers 19h30. L'avion du lieutenant Duc fut touché par un obus.

« *Six Dewoitine d'approchèrent de nous, légèrement plus haut et par l'arrière, l'air suspicieux. Guillier et moi avons battu des plans pour nous identifier et avons maintenu cap et altitude. Ce ne fut sans doute pas suffisant; deux Dewoitine se détachèrent et piquèrent sur nous d'une manière suffisamment agressive pour que mon mitrailleur lâche : «* Les c..., ils ne vont quand même pas nous tirer dessus ! *». Eh bien ! si, ces c... nous tirèrent dessus... Par chance, ils s'aperçurent rapidement de leur méprise, nous firent signe, comme pour s'excuser, et repartirent comme ils étaient venus. En attendant, j'avais encaissé un 20 mm qui avait coupé le circuit d'huile du moteur droit. Inutile de préciser dans quelles dispositions d'esprit je me suis posé à Melun. Le soir, le commandant du groupe de chasse téléphona à Villaroche pour présenter ses excuses au capitaine Treillard. Il conclua l'entretien par «* que voulez-vous, capitaine, c'est la guerre !*...». Ben, oui, c'était la guerre, fallait-il encore savoir dans quel camp on la faisait ! ».*

## TRAGIQUE MÉPRISE

Le 21 mai, la 4/13 récupéra ses équipages détachés temporairement aux deux autres escadrilles. La 1/16 regagna sur Meaux et quitta temporairement le groupement de chasse de nuit.

À 10h55, le sous-lieutenant Boursain et le sergent-chef Post (1/13) poursuivirent un Do 17 en compagnie de deux Bloch 152 (lieutenant Escoffier du GC II/1 et sergent-chef Tain du GC II/9) et l'attaquèrent à la verticale de Creil. Après deux passes de trois quarts arrière, le bombardier allemand s'abattit dans la forêt d'Halatte (60). Le II./KG 76 perdit un Do 17Z dans des circonstances inconnues et il paraît le plus susceptible d'avoir été la victime des Potez.

Peu après 15 heures, le GC I/3 en décousit avec des Bf 110, revendiquant quatre victoires sûres et deux probables. Ce fut dans cette confusion qu'une patrouille de Dewoitine aperçut les Potez 631 des adjudants Martin et Guichard. Les prenant pour d'autres Messerschmitt, les Dewoitine passèrent à l'attaque, touchant les bimoteurs français avant de s'apercevoir de leur méprise. Malheureusement, aux environs de Senlis, les Potez croisièrent la route du sous-lieutenant d'Harcourt qui rentrait seul à son terrain.

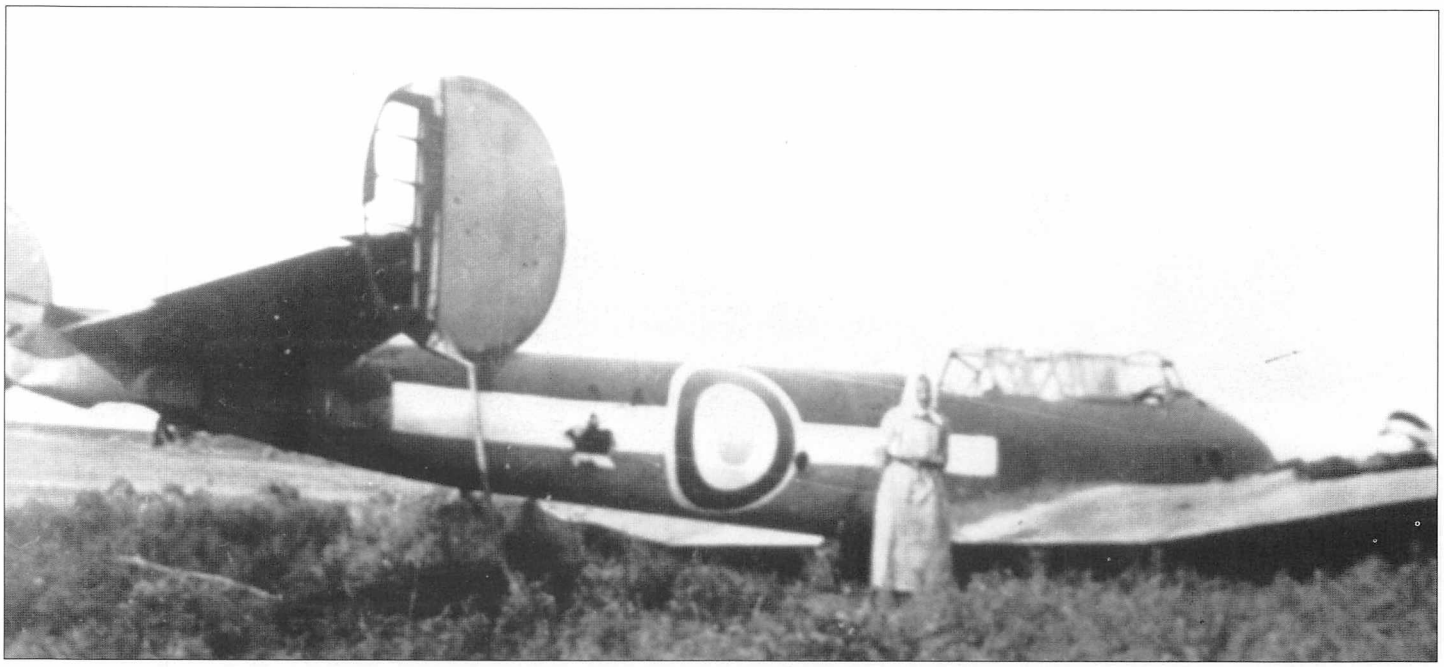
Le Dewoitine piqua sur l'appareil de Martin et le toucha au plan droit. Pensant que le pilote du monoplace finirait par l'identifier, Martin ne broncha pas. Mais, d'Harcourt revint pour une seconde passe, puis pour une troisième et une quatrième... Finalement, au moment où le Dewoitine se mettait à nouveau en position de tir, Martin donna l'ordre à son mitrailleur d'ouvrir le feu. Cueilli de plein fouet, le monomoteur partit en abattée et percuta au nord de Senlis. Le sous-lieutenant d'Harcourt, fils du général inspecteur de la chasse, n'eut pas le temps de sauter.

Deux jours plus tard, ce fut au tour d'un avion de la 3/13 d'être attaqué par un Bloch 152 du GC I/1. Sérieusement touché, le Potez de l'adjudant-chef Lepage se posa brutalement au Plessis-Belleville. Le mitrailleur, le sergent-chef Collinot, avait été mortellement blessé.

Le 24 mai, le général Pinsard, commandant le Groupement de chasse n° 21, prit des mesures pour éviter que ce genre d'incidents ne se renouvelle. Il fit peindre une large bande blanche sur les flancs (cf. Aéro-Journal n° 1) et envoya plusieurs appareils au-dessus des terrains des monomoteurs pour que leurs pilotes apprennent à identifier correctement la silhouette du Potez 631.

## FACE AUX 109

Le 25 mai, les terrains de la région de Meaux subirent un violent bombardement, qui coûta deux avions et dix tués



La légende originale mentionne : photo prise en septembre 1940 d'un Potez 631 abattu à Chauvigny. Il est vraisemblable qu'il s'agit en fait de Chavigny, localité située à une vingtaine de kilomètres de Vic-sur-Aisne. C'est dans ces parages que le Potez 631 n° 146 de l'adjudant Guichard, appartenant à l'ECN 4/13, a été abattu par des Me 109 le 27 mai. Il est logique de penser que la photo représente son avion. (SHAA)

parmi le personnel technique à la 1/13. Les cinq avions encore en état de cette escadrille furent desserrés à Moissy-Cramayel (77) deux jours plus tard.

Le Plessis-Belleville reçut aussi la visite des Heinkel qui détruisirent un Potez de la 3/13 et en endommagèrent cinq autres.

Le 27 mai, le Potez n° 33 de la 2/13 en patrouille de guet dans la région de Soissons fut assailli par des Bf 109. L'appareil fut descendu en flammes entre Noyon et Amiens, entraînant dans la mort le pilote (sous-lieutenant Reyter) tandis que les deux autres membres de l'équipage (adjudant-chef Bourlon et adjudant Baladier) étaient portés disparus.

Il tomba probablement victime de huit Bf 109 de la 1.(J)/LG 2, qui revendiquèrent un Potez au sud d'Amiens à 13h10. Les pilotes allemands rapportèrent avoir aperçu deux parachutes.

Ce même jour, le n° 146 de la 4/13 subit également l'assaut de sept chasseurs allemands. L'adjudant Guichard eut la main gauche emportée par un obus et posa son appareil comme il le put près de Vic-sur-Aisne (02). Les Messerschmitt continuèrent à le mitrailler au sol. Guichard décèdera des suites de ses blessures le 18 juin.

## MISSIONS SUR LE SUD-EST

Le 1er juin se déroula la première véritable mission de guerre de la 5/13. Le capitaine Perdrizet, l'adjudant-chef Eberhardt et le sergent Farriol accrochèrent vers 12h20 neuf Heinkel à 3 000 m au-dessus de Vienne. Un Heinkel fut sérieusement « poivré », mais les trois Potez furent touchés en retour, le sergent David, mitrailleur de Perdrizet, fut blessé au pied.

Le 2 juin, Perdrizet et Farriol « remirent ça » contre neuf Heinkel escortés par quatre Bf 110. Un bombardier parut gravement endommagé. Il piqua jusqu'à 50 mètres d'altitude en direction du nord-est, poursuivi par Farriol, qui dut abandonner la partie après avoir épuisé ses munitions. Le Heinkel aurait été aperçu par des témoins en train de s'écraser près de Nantua, à Bellegarde-sur-Valserine (Ain). À noter que cette victoire, qui n'a jamais été homologuée, fut âprement disputée par le sous-lieutenant Picot du GC III/9.

Le 2 juin, les méprises se poursuivirent. Cette fois, la DCA se mêla de la partie, blessant le sergent-chef Post (1/13) en mission de guet au-dessus de Lassigny.

À la 4/13, Pouyade et Martin furent pris pour cibles par des servants de DCA un peu trop nerveux près de Villers-Cotterêts. Le Potez n° 192 de Pouyade prit feu et le pilote dut se poser en catastrophe dans un champ. Il fut lui-même brûlé superficiellement, mais son observateur dut être évacué d'urgence sur l'hôpital le plus proche.

Martin, qui en était à sa troisième expérience du genre, rentra avec 15 balles dans son avion. Il était si furieux qu'il voulait demander sa radiation de l'armée de l'Air (« *pour rejoindre la DCA* », commentèrent ironiquement ses camarades).

## OPÉRATION *PAULA*

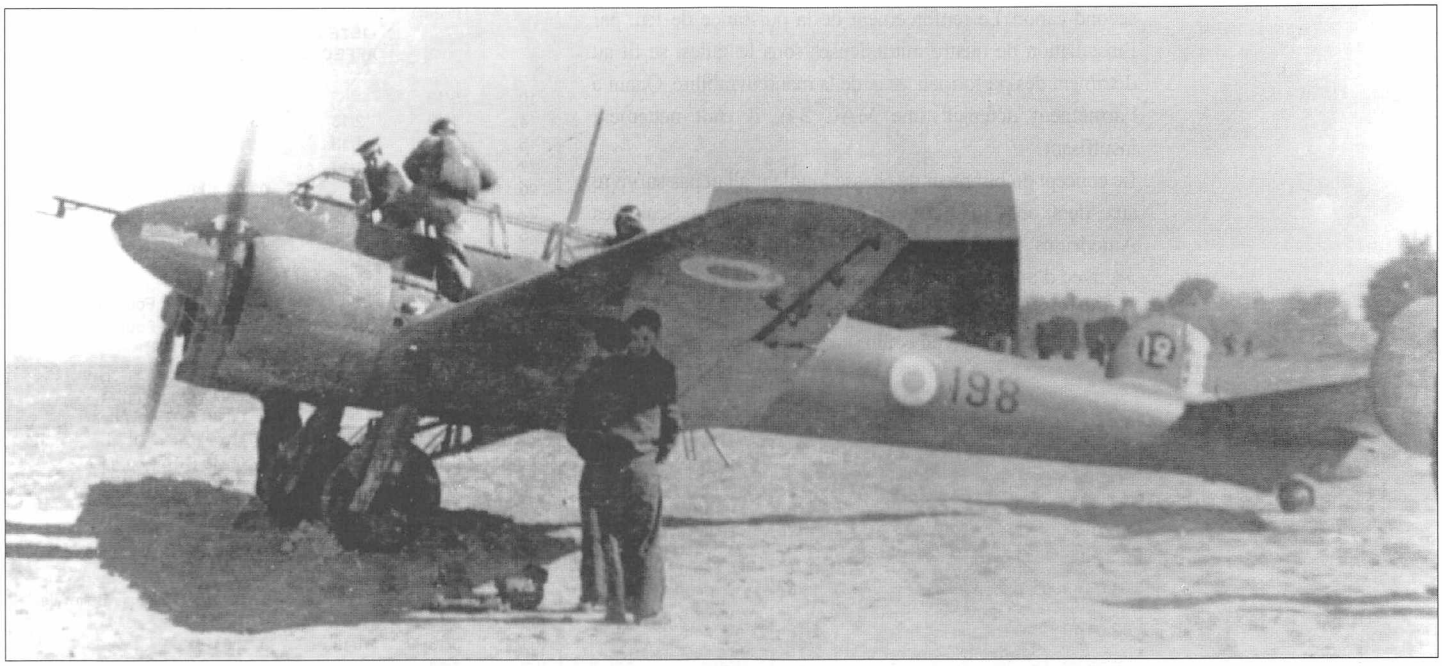
Le 3 juin, la Luftwaffe déclencha l'opération *Paula*, visant les grands centres urbains français. Le Groupement de chasse n° 21, dont dépendaient les moyens de chasse de nuit, mit son dispositif sur le pied de guerre. Les Potez reçurent l'ordre de se tenir prêts à décoller à partir de 04h15 et de maintenir une surveillance a priori à partir de 5 heures.

En patrouille de guet au-dessus de Lassigny, les sous-lieutenants Biger et Boursain (1/13) furent coiffés par cinq Bf 109. Ce dernier parvint à échapper à ses poursuivants, mais Biger et son mitrailleur, l'adjudant-chef Gobert, furent tués lorsque leur appareil percuta le sol à Gournay-sur-Aronde (Oise).

Le sous-lieutenant Merle, en mission de guet dans le même secteur, affonta successivement la DCA française, sept Bf 109 et un Bloch 152. Il déclara à son retour que les moins « méchants » avaient encore été les Messerschmitt !

À la 2/13, le lieutenant Guillier intercepta un Do 17 à 500 mètres d'altitude. Il s'approcha jusqu'à une distance de 50 mètres pour ouvrir le feu. L'Allemand parvint à s'enfuir au-dessus de Compiègne malgré un moteur en feu.

*The wreck of Adjudant Guichard's Potez 631 n° 146 (ECN 4/13) shot down by seven Me 109s on May 27. Guichard was mortally wounded and eventually died on June 18.*




Le Potez 631 n° 198, objet de l'un de nos profils en couleur, peu après son arrivée à l'ECN 1/13, au printemps 1940, à Meaux-Villenoy.
D'abord revêtu du numéro individuel« 12 », il sera par la suite affecté au commandant d'escadrille et recevra de ce fait un « 1 » réglementaire.
L'avion sera repeint une première fois dans une tenue à dominante plus claire pour recevoir ultérieurement un schéma de camouflage très dépouillé (voir profil p. 10).
(Archives A-J., D.R.)

Le terrain de la 4/13 fut soumis à un violent bombardement par 70 avions allemands. Deux Potez décollèrent sous les bombes, mais ne purent rejoindre leurs agresseurs. En revanche, ils furent chaudement accueillis par la DCA du terrain à leur retour !
Le 4 juin, le terrain de Loyettes fut également pris pour cible par les bombardiers allemands, plusieurs appareils furent détruits, dont le Potez 631 n° 49, que l'escadrille venait juste de toucher en renfort.

## ULTIME MISSION

Une accalmie succèda à la tempête pendant quelques jours. La 3/13 en profita pour revendiquer l'unique victoire de nuit de la campagne. Le 10 juin, après le coucher du soleil, l'adjudant Ravet engagea le combat avec des Bf 109, en revendiquant l'un d'eux comme « probable » au-dessus de Rozay-en-Brie.
Puis, commença le lent exode vers le sud. Le 23 juin, à l'aube, les quatre premières escadrilles avaient été regroupées à Nîmes-Garons, en compagnie de l'ECMJ 1/16, tandis que la 5/13 avait établi ses quartiers à Marignane.
Cependant, la guerre n'était pas tout à fait terminée pour elles. Elle devait en fait se terminer comme elle avait commencée, par une mission de mitraillage de colonnes blindées allemandes. Chaque escadrille avait reçu l'ordre de détacher trois appareils pour attaquer l'ennemi près de Moirans (Isère). Toutefois, les incessantes pluies des jours précédents avaient transformé les terrains en marécages. Seuls sept appareils réussirent à s'arracher de la boue pour participer à ce dernier baroud d'honneur.
– le sous-lieutenant Boursain à la 1/13;
– les trois appareils de la 3/13;
– deux à la 4/13;
– le lieutenant Cormouls à la 1/16.
Plusieurs appareils furent touchés par la *flak*, faisant un blessé léger, et tous les appareils revinrent à leur base.

## BILAN

Les circonstances n'ont pas permis aux escadrilles de chasse de nuit d'être utilisées dans le rôle pour lequel elles avaient été formées et entraînées. Leur rendement dans les actions diurnes eut à pâtir de la qualité de leur matériel. Le Potez 631, qui se voulait la réponse française au Messerschmitt Bf 110, n'en possédait malheureusement ni les moteurs ni l'armement. L'attaque des bombardiers nécessitait de longues poursuites en raison d'un différentiel de vitesse trop peu important.
Le palmarès, avec ses nombreuses victoires probables, illustre la carence du Potez dans le domaine de l'armement. Certains appareils possédaient deux canons de 20 mm, mais beaucoup furent équipés d'une mitrailleuse de 7,5 mm à la place du

**NOMBRE DE SORTIES**
**(10 mai - 25 juin 1940)**

| | GM 1 | GM 2 | GM 3 | GM 5 |
|---|---|---|---|---|
| Sorties nuit | 49 | 35 | 37 | 32 |
| Attaques sol | 7 | 11 | 9 | |
| Couvertures | 58 | 67 | 54 | |
| Guet | 71 | 61 | 87 | |
| Défense locale | 5 | 9 | 25 | |
| Action générale | 24 | 27 | 10 | |

**VICTOIRES**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 21.03 | Do 17 S | Creil | Boursain | 1/13 |
| | | | Post | 1/13 |
| 17.05 | Hs 126 P | Vervins | Delmotte | 2/13 |
| 18.05 | He 111 S | Braine | Treillard | 1/13 |
| | | | Merle | 1/13 |
| | | | Post | 1/13 |
| | He 111 P | Braine | Boursain | 1/13 |
| | He 111 P | Beauvais | Delage | 4/13 |
| 19.05 | He 111 S | Braine | Merle | 1/13 |
| | | | Post | 1/13 |
| | | | Guichard | 4/13 |
| | He 111 P | Compiègne | Guichard | 4/13 |
| | | | Chambrias | 4/13 |
| | | | Post | 1/13 |
| 20.05 | He 111 P | Braine | Pouyade | 4/13 |
| 21.05 | Do 17 S | Creil | Boursain | 1/13 |
| | | | Post | 1/13 |
| 01.06 | He 111 P | Vienne | Perdrizet | 5/13 |
| | | | Eberhardt | 5/13 |
| | | | Farriol | 5/13 |
| 02.06 | He 111 P | Nantua | Farriol | 5/13 |
| 03.06 | Do 17 S | Compiègne | Guillier | 2/13 |
| 10.06 | Bf 109 P | Rozay-en-B. | Ravet | 3/13 |

*The Potez 631 n°198 soon after having been handed over to ECN 1/13 at Meaux-Villenoy, Spring 1940. First alloted the individual number «12», it will eventually become the unit C/O's personal mount and accordingly receive a «1» on both fins. This plane was painted in a lighter coloured scheme after the armistice and will end its career in a more basic scheme as depicted on page 10.*

second canon. Le renforcement de la puissance de feu, par l'installation de quatre mitrailleuses sous les ailes, se fit au détriment des performances et de la manœuvrabilité. Quant à l'armement défensif (une MAC 34), il était nettement insuffisant.

Le concept du bimoteur de chasse lourde n'allait pas survivre aux durs combats de la bataille d'Angleterre. Seuls les Américains s'entêtèrent dans cette voie avec le Lockheed P-38, avec d'ailleurs plus ou moins de bonheur. En fait, aucun bimoteur de la Seconde Guerre mondiale ne fut jamais capable de rivaliser à un contre un avec un monomoteur.

**LES PERTES DES ECN**
**(27.08.39 - 16.08.40)**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 08.09.39 | Lt Léonardon | † 2/13 | Accident |
| | Sgt de Viloutreys | † 2/13 | Accident |
| | Adj Fabre | B 2/13 | Accident |
| 05.03.40 | Lt Audebard | † 1/13 | Accident |
| | Sgt Guillou | B 1/13 | Accident |
| 12.04.40 | S/C Durand | † 2/13 | Accident |
| | Sgt Hermel | † 2/13 | Accident |
| 17.05.40 | Cne Petit de Mirbeck | † 2/13 | DCA |
| | Adj Jouany | † 2/13 | DCA |
| | C/C Riche | † 2/13 | DCA |
| | Lt Royer | † 3/13 | DCA |
| | Adj Chabert | † 3/13 | DCA |
| | A/C Héritier | † 4/13 | DCA |
| | A/C Delmotte | B 2/13 | DCA |
| | Adj Le Cozannet | B 2/13 | DCA |
| | Sgt Saint-Gall | B 2/13 | DCA |
| | Adj Chabert | B 3/13 | DCA |
| | A/C Cuiller | B 4/13 | DCA |
| 19.05.40 | Adj Delage | B 4/13 | DCA française |
| 23.05.40 | S/C Collinot | † 3/13 | Chasse française |
| | A/C Lepage | B 3/13 | Chasse française |
| 27.05.40 | S/Lt Reyter | † 2/13 | Chasse allemande |
| | A/C Bourlon | D 2/13 | Chasse allemande |
| | Adj Baladier | D 2/13 | Chasse allemande |
| | Adj Guichard (*) | B 4/13 | Chasse allemande |
| 02.06.40 | Adj Pigeon | B 4/13 | Chasse allemande |
| | Sgt Alonzo | B 4/13 | Chasse allemande |
| 03.06.40 | S/Lt Biger | † 1/13 | Chasse allemande |
| | A/C Gobert | † 1/13 | Chasse allemande |

D : disparu - B : blessé
(*) Il devait décéder le 19 juin.

**LES BASES DES ECN**
**(27.08.39 - 16.08.40)**

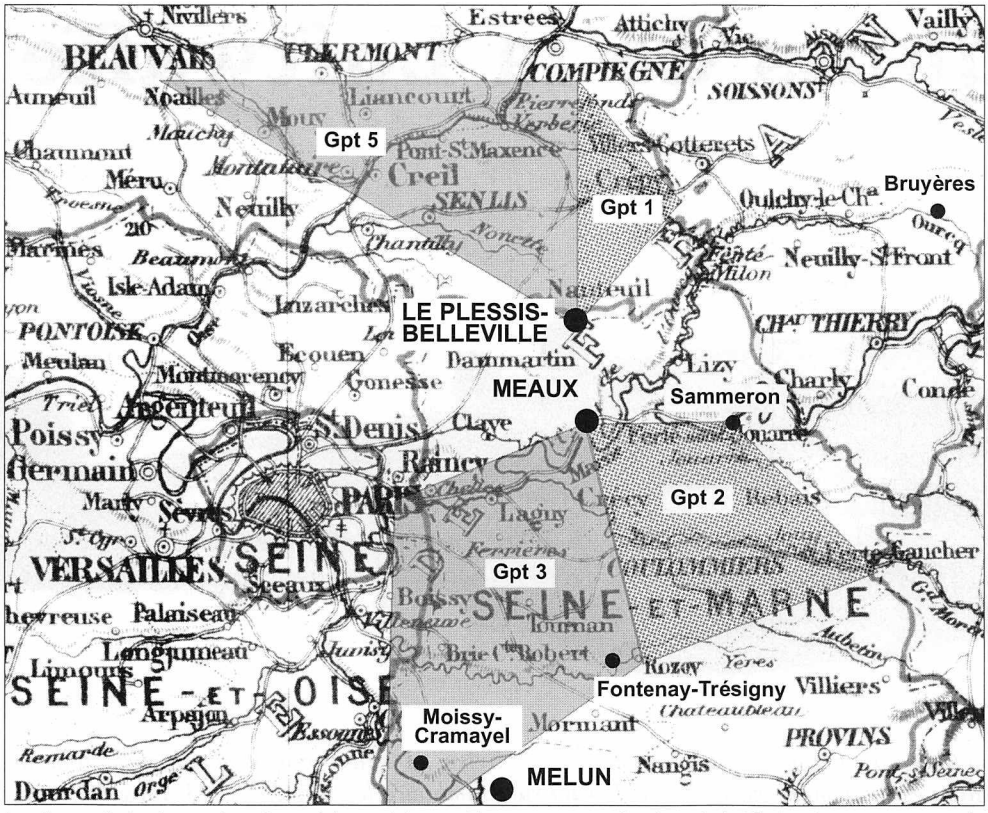
| | | | |
|---|---|---|---|
| **ECN 1/13** | | **ECN 2/13** | |
| 27.08.39 | Meaux-Villenoy | 27.08.39 | Meaux |
| 27.05.40 | Moissy-Cramayel | 01.05.40 | Melun-Villaroche |
| 11.06.40 | Ermenonville | 12.06.40 | Charonville |
| 13.06.40 | Fontenay-le-Comte | 15.06.40 | Fontenay-le-Cte |
| 15.06.40 | La Sauzaie | 16.06.40 | La Sauzaie |
| 18.06.40 | Aix-Les Milles | 18.06.40 | Aix-Les Milles |
| 20.06.40 | Nîmes-Garons | 21.06.40 | Garons |
| 21.07.40 | Nîmes-Courbessac | 22.07.40 | Courbessac |
| | | 16.08.40 | Dissolution |
| **ECN 3/13** | | **ECN 4/13** | |
| 29.08.39 | Le Plessis-Belleville | 29.08.39 | Le Plessis-B. |
| 01.06.40 | Villaroche | 10.01.40 | Bruyères s/- Fère |
| 04.06.40 | Barbizon | 13.04.40 | Bouillancy |
| 15.06.40 | La Sauzaie | 11.05.40 | Villaroche |
| 17.06.40 | La Rochelle | 11.06.40 | Illiers-Combray |
| 19.06.40 | Aix-Les Milles | 15.06.40 | Fontenay-le-Cte |
| 21.06.40 | Garons | 16.06.40 | La Rochelle |
| 15.08.40 | Dissolution | 18.06.40 | Aix-Les Milles |
| | | 21.06.40 | Garons |
| **ECN 5/13** | | 22.07.40 | Courbessac |
| 16.10.39 | Montpellier-Fréjorgues | | |
| 19.12.39 | Lyon-Bron | | |
| 07.01.40 | Loyettes | | |
| 16.06.40 | Mions | | |
| 17.06.40 | Chambaran | | |
| 18.06.40 | Pertuis | | |
| 21.06.40 | Marignane | | |
| 10.08.40 | Dissolution | | |

**LISTE DES POTEZ 631**
**AFFECTÉS AUX E.C.N.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 10 | 5/13 | | |
| 14 | 1/13 | 2/13 | 03.06.40 BDT Orly |
| 15 | 2/13 | 1/13 | |
| 17 | 2/13 | 1/13 | |
| 20 | 1/13 | | 03.06.40 BDT Orly |
| 22 | 2/13 | | 12.04.40 AC Villaroche |
| 25 | 4/13 | | |
| 26 | 3/13 | | 14.08.40 ST Lyon |
| 32 | 1/13 | 2/13 | |
| 33 | 1/13 | | 17.05.40 DCA Fourmies |
| 34 | 2/13 | | 17.05.40 DCA Fourmies |
| 35 | 4/13 | | |
| 42 | 1/13 | | |
| 43 | 2/13 | | 18.06.40 AB Tours |
| 49 | 5/13 | | 04.06.40 BDT Loyettes |
| 70 | 2/13 | | |
| 71 | 2/13 | | 17.06.40 DCA Fourmies |
| 73 | 1/13 | | 14.08.40 ST Lyon |
| 75 | 4/13 | | 04.06.40 ST Lyon |
| 93 | 5/13 (?) | | |
| 96 | 1/13 | | |
| 98 | 3/13 | | |
| 99 | 3/13 | | 02.03.40 AC Plessis-Belleville |
| 100 | 3/13 | | |
| 101 | 3/13 | 1/13 | |
| 102 | 1/13 | | |
| 103 | 2/13 | | 08.09.39 AC |
| 104 | 1/13 | | 14.08.40 ST Lyon |
| 105 | 2/13 | | |
| 107 | 2/13 | | 28.07.39 AC Etampes |
| 108 | 2/13 | | |
| 109 | 1/13 | | |
| 110 | 1/13 | | 28.07.39 AC |
| 113 | 1/13 | | |
| 114 | II/13 | | 116 3/13 |
| 09.03.40 AC Meaux | | | |
| 117 | 1/13 | | |
| 130 | 2/13 | 1/13 | |
| 132 | 2/13 | | 18.06.40 AB Tours |
| 135 | 1/13 | | 05.05.42 AC |
| 138 | 3/13 | | 14.08.40 ST Lyon |
| 145 | 2/13 | 3/13 | |
| 146 | 4/13 | | 27.05.40 CA Vic s/- Aisne |
| 159 | 3/13 | | |
| 160 | 3/13 | | 14.08.40 ST Lyon |
| 162 | 1/16 | 1/13 | |
| 164 | 1/13 | 3/13 | |
| 166 | 5/13 | | ? ST Istres |
| 170 | 4/13 | | |
| 171 | 3/13 | | |
| 172 | 5/13 | | 28.11.39 AC Montpellier |
| 173 | 5/13 | | |
| 178 | 3/13 (?) | | |
| 179 | 5/13 | | R Toulouse |
| 180 | 3/13 | | |
| 181 | 5/13 (?) | | R Toulouse |
| 182 | 3/13 | | 13.06.40 AC Barbizon |
| 183 | 5/13 | 1/13 | |
| 185 | 5/13 | Luftwaffe | (récupéré par III/33 Périgord) |
| 186 | 4/13 | 3/13 | |
| 187 | 4/13 | | |
| 188 | 5/13 | 1/13 (?) | |
| 189 | 5/13 | | 19.04.40 AC Marignane |
| 190 | 1/13 | | |
| 192 | 4/13 | | 02.06.40 DCA Villers-Cotterêts |
| 193 | 5/13 | | 20.05.40 AC Loyettes |
| 194 | 2/13 | | |
| 195 | 2/13 | | |
| 197 | 3/13 | | |
| 198 | 1/13 | | |
| 199 | 5/13 | | 20.05.40 AC Loyettes |
| 200 | 2/13 | | |
| 201 | 5/13 | | R Istres |
| 203 | 5/13 | | 18.03.40 AC Loyettes |
| 205 | 2/13 | 4/13 3/13 | |
| 207 | 5/13 | | |

**LÉGENDES**

AB : abandonné - AC : accidenté - BDT : détruit par bombardement - CA : abattu en combat aérien - DCA : abattu par la DCA - R : réformé - ST : stocké.
Cette liste n'a pas la prétention d'être complète.




Les bases de la chasse de nuit en région parisienne et les zones approximatives de juridiction des groupements de chasse de nuit en septembre 1939.

**SOUS VICHY**

Le 25 juin, jour où l'armistice entra en vigueur, la situation des unités était la suivante :

| | | |
|---|---|---|
| – 1/13 | Nîmes-Garons | 7 Potez 631 |
| – 2/13 | Nîmes-Garons | 5 Potez 631 |
| – 3/13 | Nîmes-Garons | 7 Potez 631 |
| – 4/13 | Nîmes-Garons | ? |
| – 5/13 | Marignane | ? |

L'application des clauses de l'armistice entraîna la dissolution des ECN 2/13, 3/13 et 5/13 début août 1940. Les deux escadrilles survivantes, 1/13 et 4/13, furent intégrées au Groupement n° 23 et s'installèrent à Nîmes-Courbessac.

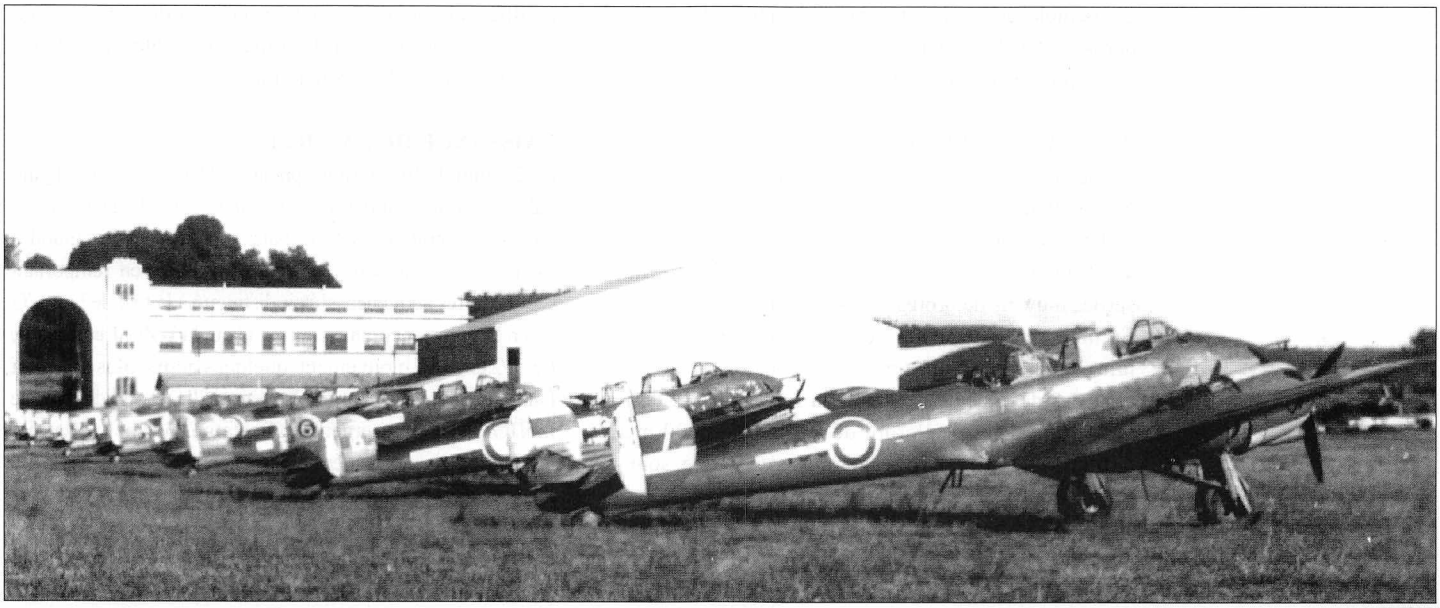
Le 13 juin 1941, la 4/13 fut dissoute pour permettre la création de la 3/13 en Tunisie. Ce fut en fait un simple jeu d'écritures, hommes et matériel étant transférés de Nîmes à Gabès.

La 1/13 ne devait pas survivre à l'invasion de la zone libre, en novembre 1942. Quant à la 3/13, elle fut transformée sur D.520 en janvier 1943 pour devenir la 3ème escadrille du GC I/3.

L'armée de l'Air se retrouva alors sans chasse de nuit, une situation qu'elle vécut assez bien, semble-t-il, jusqu'aux années cinquante.

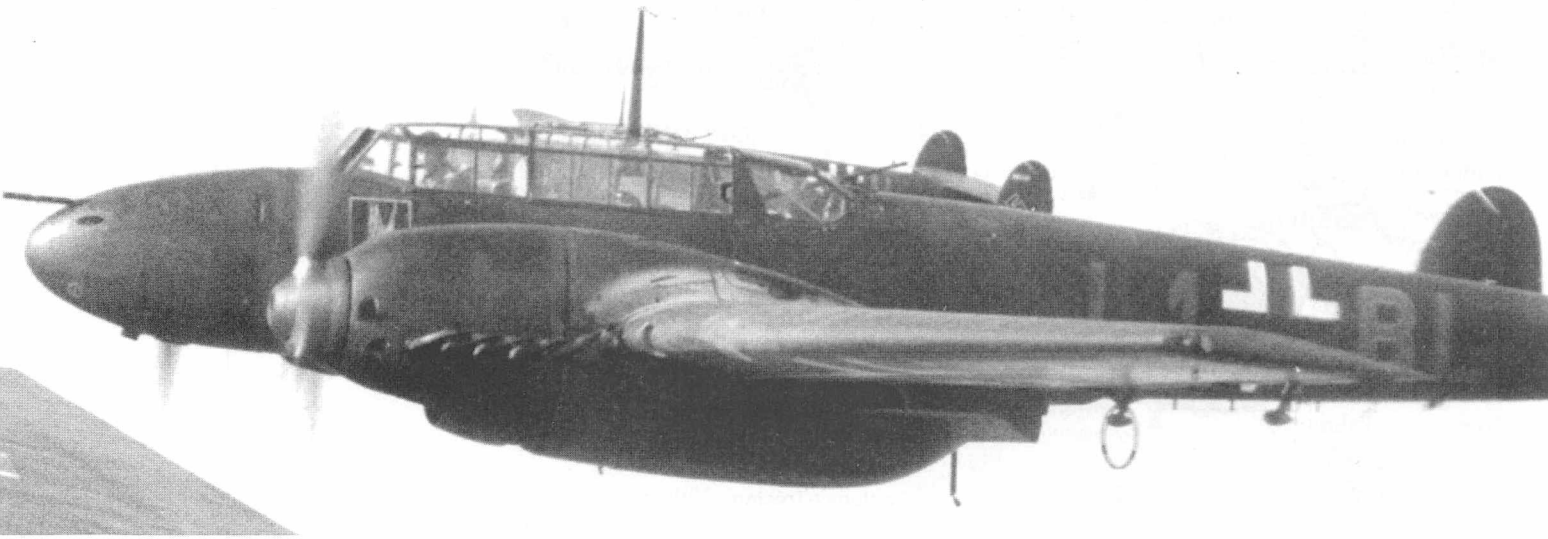
*Line-up of ECN 1/13 Potez 631s at Nîmes in 1941.*
*On the foreground, probably n° 188. Notice how different are the markings, the white stripe size and the roundel diameter from an aircraft to another.*

Alignement des appareils de la 1/13 à Nîmes en 1941. L'appareil au premier plan est vraisemblablement le n° 188 et derrière lui, le n° 162. (SHAA)



# NAISSANCE DE LA *NACHTJAGD* (1939/41)

# Les baldaquins de la Luftwaffe



ROLF STEINER

*L'HISTOIRE DE la chasse de nuit allemande se divise en deux époques distinctes, dont la transition est nettement marquée par le raid sur Hambourg le 24 juillet 1943. En gros, il y a la « période Kammhuber » et la « période après Kammhuber ». Le jour et la nuit, en quelque sorte. La catastrophe de la cité hanséatique amènera une réorganisation totale de la chasse de nuit, à la manière habituelle de la Luftwaffe : dispersion des moyens, chevauchement de commandements morcelés, utilisation généralisée d'expédients inefficaces... Toutefois, comme notre dossier porte sur la chasse obscure, nous avons arbitrairement décidé d'arrêter notre évocation au moment où apparaissent les premiers radars aéroportés.*

En Allemagne, comme chez les autres pays belligérants, la chasse de nuit n'était pas une préoccupation majeure lorsqu'éclata la guerre. Au printemps 1940, la *Nachtjagd* se résumait aux unités suivantes :

| | | |
|---|---|---|
| – IV.(N)/JG 2 Hpt Blumensaat | | Jever |
| - 10.(N)/JG 2 | Bf 109C, D | Langeoog |
| - 10.(N)/JG 26 | Bf 109C, D | Jever |
| - 10.(N)/LG 2 | Bf 109D, E | Lüneburg |
| – 10.(N)/JG 53 | Ar 68F | Heilbronn |
| – 11.(N)/LG 2 | Bf 109E | Greifswald |

L'ensemble était surtout concentré autour des ports du nord-ouest de l'Allemagne (Kiel, Brême, Wilhelmshaven), cibles privilégiées du RAF *Bomber Command*.

## PREMIERS BALBUTIEMENTS

La défense antiaérienne du territoire allemand reposait essentiellement sur la *flak*, assistée par de nombreuses batteries de projecteurs. La responsabilité en incombait aux Gauleiters et ceux-ci ne lésinaient généralement pas sur les moyens de protéger leur concitoyens.

En matière de détection, les Allemands disposaient en juin 1940 d'une douzaine de stations de radar Freya, réparties des îles de la Frise à la forêt Noire. Le Freya avait une portée de l'ordre de 130 km à 8 000 mètres d'altitude et servait de radar de veille. Ce sont les stations de Sylt et de Wangerooge qui, le 14 décembre 1939, permirent à la chasse allemande d'intervenir avec efficacité au-dessus de la baie d'Helgoland et d'abattre cinq Wellington.

En revanche, le raid du 18 décembre, qui allait pourtant s'achever dans un bain de sang pour le RAF *Bomber Command*, mit en relief les difficultés qui restaient à résoudre. L'alerte fut donnée trop tardivement en raison de problèmes de liaisons phoniques et d'un manque de confiance de la Luftwaffe dans les informations transmises par les stations de radar.

La première victoire de cet embryon de chasse nocturne allait être remportée par l'*Oberfeldwebel* Schmale, le 21 avril 1940. Au mois de juin, les unités firent mouvement en Rhénanie pour assurer la protection de la Ruhr, dont les usines constituaient désormais des cibles prioritaires pour les bombardiers britanniques.

## NAISSANCE DE LA NJG 1

Le 22 juin 1940, Göring appela le *Hauptmann* Wolfgang Falck pour lui confier le commandement de la première escadre de nuit, la NJG 1. Falck était l'une des grandes figures des groupes de *Zerstörer*, qui outre en remportant sept victoires aériennes, s'était distingué à la tête de la 2./ZG 76 en Pologne et comme commandant du I./ZG 1 en France. Le I./ZG 1 fit mouvement quelques jours plus tard sur Düsseldorf (sans sa première escadrille) pour devenir le I./NJG 1. Ce changement d'affectation fut mal perçu par les équipages qui espéraient bien en découdre avec les Anglais dans la grande bagarre qui s'annonçait au-dessus de la Manche.

Falck disposait donc des deux escadrilles de l'ex-I./ZG 1 équipées en Messerschmitt Bf 110C et des Messerschmitt

Une formation de Bf 110C-4 de la 3./NJG 3 survolant la Ruhr, fin 1940 ou début 1941. (ECPA)

Bf 109 du IV.(N)/JG 2, rapidement rebaptisé II./NJG 1, puis III./NJG 1, à la suite de la création d'un nouveau II./NJG 1. Ce dernier, mis sur pied par dissolution du Z./KG 30 équipé en Junkers Ju 88C (4./NJG 1), reçut une dotation complémentaire d'une escadrille sur Ju 88C et d'une troisième équipée en Dornier Do 17Z-10.
En juillet 1940, les structures étaient en place. Il ne restait plus qu'à les étoffer et, surtout à établir une stratégie à long terme.

## L'HOMME DE LA SITUATION

C'est dans ce contexte de temps héroïques, où tout manquait et en particulier les avions, que Josef Kammhuber allait faire son apparition. En mars 1940, alors âgé de 44 ans, ce colonel originaire de Bavière prit le commandement de la KG 51 qu'il conduisit personnellement au combat à plusieurs reprises pendant la campagne de France. Une fois de trop, sans doute, puisque le 3 juin 1940, au cours de l'opération « Paula », il fut abattu par des chasseurs français aux environs de Meaux [*le sous-lieutenant Salva du GC I/3 et le sous-lieutenant Thollon du GC I/8, qui se partagèrent un Ju 88 dans les parages, semblent les candidats les plus sérieux à la revendication - NDLR*].
Revenu de captivité, le 17 juillet 1940, il reçut le commandement de la *Nachtjagddivision* 1, dont le QG fut établi à Bruxelles, puis à Zeist (près d'Utrecht). Le 1er août 1941, cette division fut transformée en XII. *Fliegerkorps* et Kammhuber fut parallèlement bombardé *General der Nachtjagd.*
Kammhuber allait rapidement démontrer que grâce à ses talents d'organisateur, il était l'homme de la situation. En tant qu'inspecteur de la chasse de nuit, il bénéficiait d'une position privilégiée en assistant aux conférences du haut commandement. Cette concentration des pouvoirs offrait de nombreux avantages, en particulier le contrôle des régiments de *flak* et de projecteurs et les services du guet aérien.
Kammhuber avait autorité pour établir lui-même ses propres cahiers des charges auprès des constructeurs et veiller à leur bonne exécution. En outre, les expériences tirées des combats pouvaient être rapidement exploitées tant sur le plan tactique que sur le plan industriel. Kammhuber exerçait sur la chasse de nuit un pouvoir sans partage qui incontestablement favorisa son développement et engendra des résultats immédiats. Son successeur n'eut pas cette chance...
La faillite du Bf 110 dès les premières phases de la bataille d'Angleterre allait fournir à Kammhuber un potentiel important et désormais inutilisable de jour. Progressivement retirés du front, les groupes de *Zerstörer* n'allaient pas tarder à changer d'affectation.
En abattant un Wellington, le 9 juillet à 02h50, l'*Oberfeldwebel* Förster remportait la première victoire officielle de la *Nachtjagd*. Il n'en était d'ailleurs pas à son coup d'essai, puisqu'il était déjà titulaire de deux victoires nocturnes, remportées le 25 avril et le 14 mai au-dessus des îles de la Frise.

## LES YEUX BANDÉS

De son côté, le *Leutnant* Diehl, appartenant à un groupe expérimental de transmissions, installé à Wangerooge, une île de la Frise Orientale, avait testé un moyen d'interception qu'il jugeait efficace autant de jour que par mauvais temps. L'idée était de faire patrouiller un chasseur dans un secteur déterminé et de conduire l'interception du sol, grâce aux informations transmises par la station de radar. Diehl s'en ouvrit à Kammhuber. Ce dernier manifesta un certain scepticisme quant à l'efficacité réelle d'une coopération entre un radar au sol et un avion en vol, d'autant qu'il était nécessaire d'amener le chasseur à une cinquantaine de mètres de sa cible pour que le pilote puisse la repérer visuellement par nuit noire. Or, à cette époque, la marge d'erreur du Freya était largement supérieure à 50 mètres.
Néanmoins, il accepta de mener une expérience et y affecta la 4./NJG 1 basée à Jever. Les essais débutèrent le 18 septembre. Le 2 octobre, le *Leutnant* Ludwig Becker

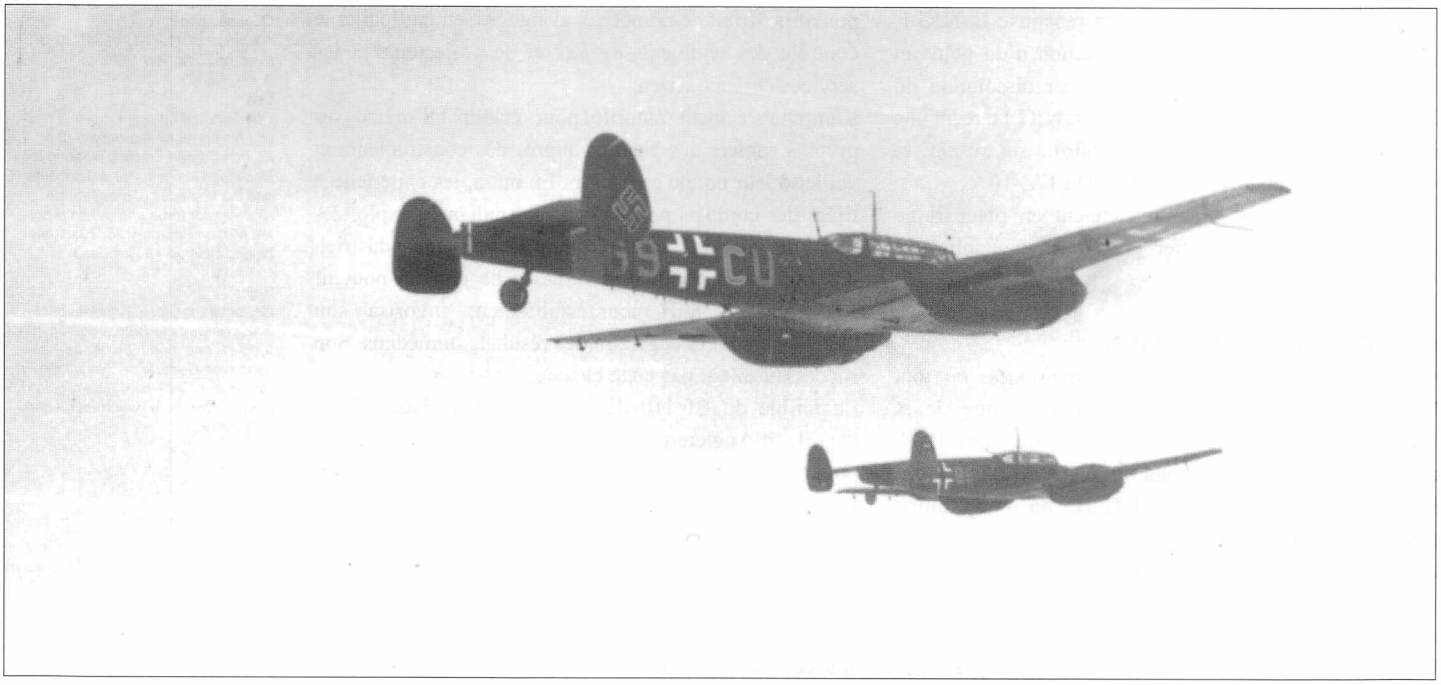
Opposite page :
*A flight of Bf 110C-4s of 3./NJG 3 over the Ruhr, late 1940.*

Left :
*Oberleutnant Ludwig Becker is briefing his crews on the bonnet of a French Citroën Traction wearing the Nachtjagd insignia. He will become one the first aces of the German night-fighter force and will be reported MIA on February 26, 1943, after having claimed 46 victories.*

Right :
*Generalmajor Josef Kammhuber was awarded the Ritterkreuz on July 9, 1941, one month before he was appointed General der Nachtjagd. In November 1943, he will be required to take over more important matters in Norway...*

*À gauche* :
l'*Oberleutnant* Ludwig Becker, appuyé sur une magnifique Traction (11 BL ?) portant l'insigne de la *Nachtjagd*. Il deviendra l'un des premiers grands as de la chasse de nuit allemande. Il sera porté disparu le 26 février 1943, après avoir remporté 46 victoires. (ECPA)

*À droite* :
le *Generalmajor* Josef Kammhuber recevra la *Ritterkreuz* le 9 juillet 1941, un mois avant de devenir inspecteur général de la chasse de nuit. Il sera prié d'aller traiter d'importants dossiers en Norvège en novembre 1943. (ECPA)



Deux appareils de la 10./NJG 1. Le IV./NJG 1 fut constitué le 1er octobre 1942 à Leeuwarden (Pays-Bas) sous le commandement du *Major* Helmut Lent. (Collection J-Y. Lorant)

fut conduit « les yeux bandés » dans le sillage d'un Wellington auquel il ne laissa aucune chance. Deux heures plus tard, un autre équipage réalisa une seconde interception, mais le pilote trop nerveux ouvrit le feu prématurément, laissant sa proie s'échaper.

Le concept avait prouvé sa viabilité, mais en grande partie parce que les pilotes engagés étaient des aviateurs expérimentés. Pour Kammhuber, le gros inconvénient de cette formule était d'obliger le pilote à se rapprocher de sa cible à une distance qu'il jugeait beaucoup trop courte. La nervosité du pilote lors de la seconde interception montrait clairement que les équipages appréciaient mal de voler à l'aveuglette jusqu'à percuter le bombardier ennemi, en remettant leur destin entre les mains d'un contrôleur terrestre qui utilisait un appareil dont la fiabilité laissait encore à désirer.

## PARASITE SUR L'ANTENNE

Kammhuber décida de tenter une autre expérience en accouplant une station de radar Freya près d'Arnheim à des batteries de projecteurs. Cette fois, ce n'était plus seulement le chasseur qui était téléguidé par le contrôleur, mais aussi les projecteurs. Cette association fut baptisée *Parasit-Anlage* (système « parasite »). Le pilote était toujours guidé par le radar, mais comme la cible était illuminée à une distance plus grande, il disposait d'un peu plus de temps pour se mettre en bonne position.

Le système parut supérieur à Kammhuber, d'autant que les radars Würzburg-A commençaient à être disponibles en plus grand nombre. En octobre 1940, il décida de créer une ligne composée de batteries de projecteurs et de stations de Würzburg reliant Kiel à l'Alsace en faisant un arc de cercle le long de la côte belgo-hollandaise. Elle ne tarda pas à être baptisée « ligne Kammhuber ». C'est à partir de cette ligne que Kammhuber allait articuler ses fameux « baldaquins ».

## LE MATÉRIEL

À l'automne 1940, la chasse de nuit allemande s'appuyait sur deux types principaux, le Bf 110C et le Ju 88C et sur un troisième, plus marginal, le Do 17Z. Le bimoteur de Messerschmitt était, de loin, le matériel le plus répandu, notamment en raison du retrait des unités de chasse lourde diurne du front, après quelques cuisants revers au-dessus de la Manche.

Junkers, fortement sollicité pour augmenter les cadences de production de bombardiers, ne parvenait à livrer que quelques rares exemplaires de chasse de son remarquable Ju 88. En effet, seulement 62 Ju 88C-2 furent produits en 1940, dont quelques uns furent réservés à la chasse lourde diurne. Malgré la demande pressante de Kammhuber, la production n'allait augmenter que de... 4 unités en 1941.

Dans les duels nocturnes, où le combat tournoyant était inconnu, la maniabilité devenait une considération secondaire et le Ju 88C s'avéra largement supérieur au Bf 110C dans cette tâche. Puissamment armé (deux mitrailleuses de 7,9 mm et deux canons de 20 mm tirant vers l'avant), il se révéla une plate-forme de tir beaucoup plus stable que le Bf 110C et capable de tenir l'air nettement plus longtemps.

Le Dornier Do 17Z-7 était un Do 17Z-3 transformé pour la chasse offensive nocturne. En juin 1940, après que la France ait été mise au pas et que l'invasion de l'Angleterre ne semblait être qu'une question de semaines, le haut commandement de la Luftwaffe ne raisonnait qu'en termes d'offensive. Un chasseur de nuit ne pouvait servir autrement qu'en allant semer la destruction chez l'ennemi. L'appareil conservait donc toutes les capacités du modèle de bombardement et les ingénieurs maison s'étaient contentés de monter un nez en dur contenant trois MG 17 de 7,9 mm et un MG FF de 20 mm. On a longtemps dit que Dornier avait greffé un nez de Ju 88C-2 sur la cellule du Do 17Z-3. C'est faux. En fait, le Do 17Z-7 utilisait le « kit » (*Rützsatz*) d'armement du Ju 88C-2 dans un nez en bois fabriqué à la main.

*Two Bf 110Cs of 10./NJG 1 in flight. IV./NJG 1 was set up on October 1, 1942 at Leeuwarden under Major Helmut Lent.*

On estime à neuf le nombre de Do 17Z-7 produits avant que Dornier ne s'attaquât à une version « moins bricolée », le Do 17Z-10.

**PÉNÉTRATION NOCTURNE**

En octobre 1940, la situation était la suivante :

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Stab*/NJG 1 | Ost W. Falck | Deelen | 110 |
| I./NJG 1 | Hpt W. Streib | Gütersloh | 110 |
| II./NJG 1 | Maj W. Ehle | Deelen | 110/17/88 |
| III./NJG 1 | Hpt v. Bothmer | Düsseldorf | 110/109 |
| I./NJG 2 | Hpt K-H. Heyse | Gilze-Rijen | 88/17 |
| I./NJG 3 | Hpt G. Radusch | Vechta | 110 |

Le 11 septembre 1940, le II./NJG 1 fut rebaptisé I./NJG 2. Le groupe était désormais affecté aux missions de pénétration nocturne, la *Fernnachtjagd*. Le haut commandement, entièrement tourné vers l'offensive, ne pouvait tolérer plus longtemps que des chasseurs fussent réservés à la seule défense des cieux du *Reich*. Kammhuber avait défini ce nouveau type de mission d'une manière très colorée, à l'attention des équipages : « *Quand je veux enfumer un essaim d'abeilles, je ne m'attaque pas aux quelques insectes qui volent ici ou là, mais à la ruche quand les abeilles sont encore à l'intérieur* ».

Le I./NJG 2 se vit affecter les terrains des 3 et 5 *Groups* du *Bomber Command*, dans le sud de l'Angleterre. La tactique mise au point consistait en trois phases essentielles :

– une première vague était lancée au-dessus des terrains quand les bombardiers décollaient. Des trois phases, elle était la plus délicate, car une véritable course s'engageait entre les opérateurs de radio à l'écoute des fréquences anglaises et les stations de radar d'une part et les bombardiers d'autre part. Si cette vague arrivait trop tard, les chasseurs étaient employés en chasse libre.

– une seconde vague interceptait les bombardiers au-dessus de la mer.

– une troisième vague attendait le retour des bombardiers au-dessus de leurs bases, ajoutant à la confusion provoquée par leur présence en lâchant des bombes de faible calibre sur les pistes.

Au départ, l'effet pyschologique chez les équipages de bombardiers fut dévastateur. Aux appareils abattus par les chasseurs vint s'ajouter un nombre beaucoup plus conséquent d'autres dont les pilotes, pris de panique, préférèrent se poser en catastrophe dans le noir plutôt que d'attendre que les pistes fussent à nouveau allumées. Sans compter les bombardiers endommagés ou à court d'essence, qui ne pouvaient se permettre d'attendre le départ des chasseurs allemands pour atterrir.

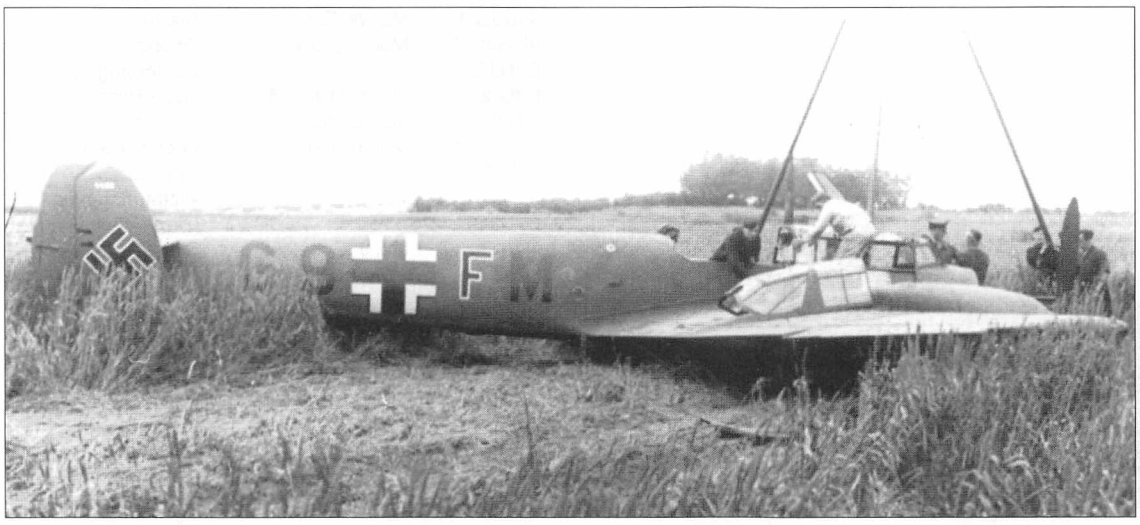
Les pertes du *Bomber Command* à la *Fernnachtjagd* ne sont pas connues avec précision, les Britanniques ayant toujours été discrets sur ce sujet, d'autant que la plupart des appareils perdus ne furent pas abattus mais figurent dans la rubrique « accident ». On peut juger du succès remporté par le I./NJG 2 par le fait que ce groupe remporta à lui seul la moitié des 70 premières victoires créditées à la *Nachtjagd*, dont 12 entre sa date de création et le 31 décembre 1940.

Les Britanniques ne furent pas longs à trouver la parade, en faisant protéger les terrains par leurs chasseurs de nuit. Les pertes subies par le I./NJG 2 furent d'ailleurs à la mesure de ses succès : 22 aviateurs tués ou portés disparus entre le 16 septembre et le 31 décembre 1940, parmi lesquels le *Kommandeur*, le *Major* Karl-Heinz Heyse, disparu en mission le 23 novembre.

Cependant, Kammhuber se heurta à l'hostilité croissante du *Generaloberst* Josef Jeschonneck, chef d'état-major de la Luftwaffe, en matière de chasse de nuit offensive. Celui-ci voyait d'un mauvais œil ce qu'il considérait comme une dispersion de moyens au moment où la campagne de Russie battait son plein et il n'eut de cesse que d'en obtenir la suppression.

Le 11 octobre 1941, alors que Göring avait demandé à Kammhuber de créer trois escadres de pénétration nocturne, Hitler, inspiré par Jeschonneck, interdisait la *Fernnachtjagd* pour une raison tout à fait obscure. Cet ordre entre dans la longue liste des décisions absurdes et irraisonnées prises par le commandant suprême des armées allemandes. À l'exception d'une courte alerte le... 21 février 1945, les bombardiers britanniques purent ainsi décoller, s'assembler en formation et atterrir comme à l'entraînement jusqu'à la fin de la guerre.

*This aircraft of 4./NJG 1 still bears the standard splinter camouflage of day fighters. The code appears black, with only the individual letter outlined in white.*



Retour mouvementé pour cet appareil de la 4./NJG 1. On note qu'il porte le camouflage traditionnel de la chasse diurne. (Collection J-Y. Lorant)

*Oberleutnant Walter Barte (left - with his rear-gunner ) was one of the early aces of II./NJG 1. His Bf 110 bears 9 «kill» markings on the fin. Barte ended the war as the Kommandeur of III./NJG 3. Though having bagged 23 victoires, he never received the coveted Ritterkreuz.*

Lorsque début novembre 1941, le I./NJG 2 reçut l'ordre de gagner Catane (Sicile), pour être engagé sur le théâtre méditerrannéen, il comptait 103 victoires, mais aussi 106 aviateurs tués ou disparus.

## LES BALDAQUINS DE KAMMHUBER

Le plus grand mérite de Kammhuber fut d'organiser un système de défense harmonisant l'action des régiments de projecteurs et d'artillerie antiaérienne, des stations de radar Würzburg et Freya et de la chasse de nuit. Trois sous-ensembles furent ainsi créés :

– la *Dunkelnachtjagd* (chasse de nuit obscure), consistant en des zones d'interception réservées à la chasse de nuit, généralement le long des côtes;

– la *Hellernachtjagd* (chasse de nuit claire), véritable seconde ligne de défense, combinant chasseurs et balises radio en arrière de batteries de projecteurs;

– la *Konaja* (*die kombinierte Nachtjagd*), réservées aux agglomérations de Berlin et de la Ruhr, faisant appel à tous les moyens disponibles selon des procédures complexes.

Dans cet ensemble relativement cohérent, il intégra des zones de patrouilles prédéterminées pour la chasse de nuit, qui reçurent le nom de code de « baldaquins » (*Himmelbett*). Le principe en était relativement simple. Chaque chasseur se voyait attribuer un « baldaquin » particulier dont il était chargé d'interdire l'accès aux bombardiers ennemis.

## LE CONTRÔLE AU SOL

L'utilisation du Würzburg-A permettait de piloter un projecteur-guide sur lequel les autres se règlaient et ceci, sans troubler les systèmes de détection acoustique. Toutefois, les projecteurs perdaient toute efficacité dès que le ciel devenait couvert à 6/10ème. Pour pallier cet inconvénient, Kammhuber porta son attention sur le développement du contrôle au sol. Il introduisit le Würzburg-Reise (*reise* : géant) d'une plus grande portée et obtint de Hitler la plus grande priorité pour la mise au point du radar aéroporté Lichtenstein B/C.

Avec un contrôle au sol renforcé par l'utilisation d'une table de répèrage Seeburg-Tisch (à l'échelle 1/50 000ème avec un rayon de 36 km), les Würzburg-A purent se passer des projecteurs pour guider les avions. Comme au début les pilotes se montèrent réfractaires à cette technique, Kammhuber fit implanter les stations de contrôle en avant des lignes de projecteurs pour inciter les équipages à utiliser leurs services en priorité et n'avoir recours aux projecteurs qu'en cas d'échec. Cette astuce se révèla judicieuse, car les chasseurs se trouvaient déjà en pleine action lorsque les projecteurs s'allumaient; il suffisait alors à ces derniers de tenir les bombardiers dans leur faisceau pendant une à deux minutes au lieu des trois à six requises auparavant.

Les régiments de projecteurs couvraient une zone de 90 km de long sur 20 km de profondeur, divisée en trois secteurs dont chacun comprenait une batterie de projecteurs et un radar; le chevauchement des secteurs adjacents était de l'ordre de 50%.

La « ligne Kammhuber » fut achevée pendant l'hiver 1941/42. À cette date, chaque « baldaquin » disposait d'un radar Freya-AN, deux Würzburg-Reise, une table de repérage Seeburg, un transmetteur terre-air, une ou deux balises radio et une balise visuelle. Les positions côtières étaient équipées en outre d'un radar à longue distance du type Wassermann ou Mammuth.

La tactique était la suivante : un chasseur de nuit était pris en charge par le contrôle au sol dans le compartiment intéressé par le raid ennemi, tandis que les autres chasseurs disponibles se portaient dans une zone d'attente gérée par la balise radio, à différentes altitudes. Quand le premier chasseur avait accroché la cible visuellement (ou par radar aéroporté ultérieurement), il était liberé par le contrôle au sol qui prenait en charge un second chasseur et ainsi de suite.

## LE REVERS DE LA MÉDAILLE

Cependant, les inconvénients de la formule des « baldaquins » étaient nombreux. Les radars étaient influencés par le relief du terrain et se trouvaient sensibles au brouillage (comme on le découvrira en juillet 1943). Elle était inopérante contre des avions volant à basse altitude. La méthode était basée sur l'emploi par l'ennemi d'une tactique d'approche sur un large front. Elle était inefficace en cas de pénétration sur

L'*Oberleutnant* Walter Barte, l'un des premiers as du II./NJG 1 pose avec son mitrailleur (au centre) devant son Bf 110 arborant neuf marques de victoire sur la dérive. Barte terminera sa carrière comme *Kommandeur* du III./NJG 3 avec le grade de *Major*. Titulaire de 23 victoires, il ne recevra jamais la *Ritterkreuz*. (Collection J-Y. Lorant)

**ORDRE DE BATAILLE, DÉCEMBRE 1941**

| | | |
|---|---|---|
| NJG 1 | Oslt W. Falck | Deelen |
| I./NJG 1 | Maj W. Streib | Venlo/Bonn |
| 1./NJG 1 | | St Trond |
| II./NJG 1 | Maj W. Ehle | Stade |
| III./NJG 1 | Maj v. Gräve | Twente |
| E./NJG 1 | | Echterdingen |
| NJG 2 | Oslt K. Hüllshoff | Gilze-Rijen |
| I./NJG 2 | Maj. E. Jung | Catane |
| II./NJG 2 | Maj. H. Lent | Leeuwarden |
| 4./NJG 2 | | Comiso |
| 5./NJG 2 | | Wittmundhaven |
| E./NJG 2 | | Gilze-Rijen |
| NJG 3 | Maj J. Schalck | Stade |
| I./NJG 3 | Hpt Knoetzsch | Vechta |
| 3./NJG 3 | | Werneuchen |
| II./NJG 3 | Hpt G. Radusch | Mayence |
| 5./NJG 3 | | Schleswig |
| III./NJG 3 | Oslt H. Nacke | Stade |
| 7./NJG 3 | | Lüneburg |
| 8./NJG 3 | | Ingolstadt |
| NJG 4 | Maj Stoltenhoff | Metz |
| 4./NJG 4 | | Laupheim |

Bien que l'article ne traite que des « temps héroïques », cette photo d'un Dornier Do 215B-5 (codé 22+HH) sortant d'usine est intéressante en ce qu'elle montre le double système de détection monté dans ce modèle.
On note évidemment les antennes du radar FuG 202 Lichtenstein B/C, mais on aperçoit distinctement le système de détection par infra-rouge, avec l'illuminateur *Spanner-Anlage* dans la pointe avant et les capteurs du *Q-Rohr* sur le pare-brise.
Bien que la production du Do 215B ait cessé fin 1941, le FuG 202 ne fut pas monté en série avant le début de l'année 1942. Construit à peu d'exemplaires (probablement pas plus de 35), ce modèle connut un taux d'indisponibilité très élevé en raison de perpétuels ennuis de moteur.
(Archives A-J.)

### LES 40 PREMIÈRES VICTOIRES DE LA *NACHTJAGD*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 09.07.40 | Fw Förster | 1./NJG 1 | Whitley | Helgoland |
| 20.07.40 | Olt Streib | 2./NJG 1 | Wellington | Münster |
| 21.07.40 | Olt Ehle | 3./NJG 1 | Wellington | Münster |
| | Olt Wandam | St I./NJG 1 | Wellington | Borken |
| 22.07.40 | Olt Streib | 2./NJG 1 | Whitley | Münster |
| 23.07.40 | Fw Wiese | 5./NJG 1 | Wellington | M. Nord |
| | Fw Schramm | 5./NJG 1 | Wellington | M. Nord |
| 27.07.40 | Lt Pack | 3./NJG 1 | Wellington | Coesfeld |
| 17.08.40 | Ofw Lauffs | 4./NJG 1 | Hurricane | Angleterre |
| 27.08.40 | Ofw Merbach | St II./NJG 1 | Hurricane | Angleterre |
| 30.08.40 | Olt Streib | 2./NJG 1 | Wellington | Emmerich |
| 31.08.40 | Olt Streib | 2./NJG 1 | Whitley | Arnheim |
| 03.09.40 | Fw Gildner | 3./NJG 1 | Whitley | Sittard |
| 08.09.40 | Lt Hermann | 4./NJG 1 | Wellington | Angleterre |
| 10.09.40 | Fw Sommer | 5./NJG 1 | Blenheim | Angleterre |
| 18.09.40 | Fw Gildner | 3./NJG 1 | Hampden | Groenlo |
| 19.09.40 | Fw Gildner | 3./NJG 1 | Hampden | Ziuwent |
| 30.09.40 | Olt Griese | 1./NJG 1 | Wellington | Bramsche |
| | Olt Streib | 2./NJG 1 | Wellington | Bersenbrück |
| | Olt Streib | 2./NJG 1 | Wellington | Badberge |
| | Olt Streib | 2./NJG 1 | Wellington | Menslage |
| 01.10.40 | Olt Griese | 1./NJG 1 | Wellington | Löningen |
| 02.10.40 | Lt Mangelsdorf | 2./NJG 1 | Whitley | Arnheim |
| 15.10.40 | Ofw Herzog | 3./NJG 1 | Wellington | Gardelegen |
| | Lt Mangelsdorf | 2./NJG 1 | Wellington | Röwitz |
| | Hpt Streib | St I./NJG 1 | Wellington | Kalbe |
| 16.10.40 | Lt Becker | 4./NJG 1 | Wellington | Zuydersee |
| 20.10.40 | Hpt Hülshoff | 3./NJG 2 | Hampden | Angleterre |
| 24.10.40 | Olt Fenske | 1./NJG 1 | Wellington | Bremervoerde |
| | Lt Hermann | 1./NJG 2 | Blenheim | Angleterre |
| | Lt Hermann | 1./NJG 2 | Blenheim | Angleterre |
| | Fw Hahn | 3./NJG 2 | Wellington | Angleterre |
| 28.10.40 | Lt Völker | 2./NJG 2 | Hampden | Angleterre |
| 17.11.40 | Olt z. Lippe-W. | 4./NJG 2 | Wellington | Medemblik |
| 23.11.40 | Hpt Hülshoff | 3./NJG 2 | Wellington | Angleterre |
| | Lt Hermann | 1./NJG 2 | Hampden | Angleterre |
| | Fw Strüning | 1./NJG 2 | Wellington | Angleterre |
| 15.12.40 | Fw Rasper | 4./NJG 1 | Wellington | M. Nord |
| 17.12.40 | Olt Bohn | 3./NJG 2 | Hampden | Angleterre |
| | Fw Beier | 3./NJG 2 | Hurricane | Angleterre |

(Ne sont pas mentionnées ici les victoires antérieures à la création de la *Nachtjagddivision*)

un front étroit. Selon les détracteurs de Kammhuber, la technique du « baldaquin » n'était réellement efficace que contre des formations dispersées telles qu'on les rencontre au retour des raids.

Et, en effet, le *Bomber Command* de la RAF fut prompt à découvrir la faille. Si un contrôleur pouvait efficacement interdire l'accès d'un « baldaquin » à un nombre réduit de bombardiers, il se trouvait débordé dès lors qu'une formation importante se présentait. Pour contrer la tactique de saturation qu'adopta rapidement la RAF, il fallut augmenter le nombre de chasseurs présents à l'intérieur d'un même « baldaquin ». Cependant, la production de chasseurs de nuit stagnait de façon alarmante, à un point tel qu'à certaines périodes, elle ne couvrait même pas les pertes.

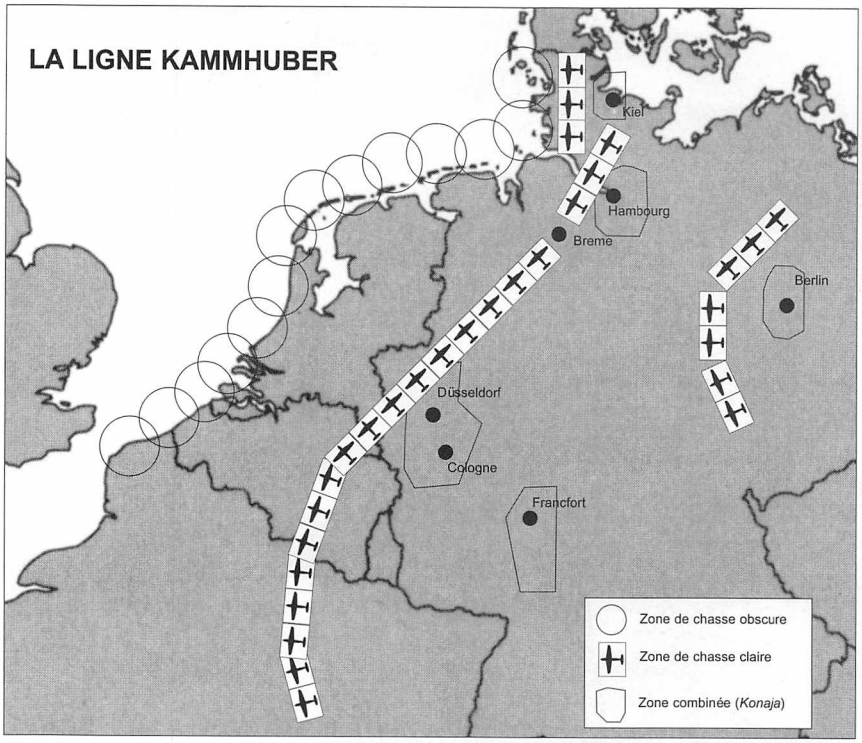
Le nombre d'unités ne cessait de croître, masquant une réalité moins brillante. Au cours de l'année 1941, les effectifs furent portés de quatre groupes et une escadrille à sept groupes et une escadrille, mais le nombre d'appareils n'augmenta que de 60%, pour atteindre 265 à la fin de l'année.

On découvrit par la suite une conséquence fâcheuse plus inattendue de la technique du « baldaquin ». Opérant généralement par beau temps dans un rayon de 30 km de leur base et atterrissant toujours sur la même piste, les équipages n'avaient de la navigation que de vagues notions de base. Ce manque d'expérience du vol à longue distance avec pilotage aux instruments se révèla très préjudiciable lorsque de nouvelles tactiques de combat s'avérèrent indispensables, en particulier après juillet 1943.

## APPARITION DU RADAR

Toutefois, le plus gros handicap de la chasse de nuit allemande fut le délai considérable demandé par

*A brand-new Dornier Do 215B-5 on the Friedrichshafen plant apron shows to good advantage the arrangement of the FuG 202 Lichtenstein B/C radar antennae, but also the Spanner-Anlage IR projector in the nose cone and the sensors for the Q-Rohr screen on the windscreen. Built in small numbers, this version was plagged by constant engine troubles.*




l'industrie pour miniaturiser le radar afin de pouvoir l'installer à bord des avions. La faute en incomba en grande partie aux services techniques de la Luftwaffe qui ne voyaient aucune urgence à ce programme.

L'Allemagne accusa un retard de près de deux ans vis-à-vis de l'Angleterre dans ce domaine. Le radar aéroporté était, en effet, la seule solution viable pour couper les liens qui entravaient la liberté de manœuvre des avions. Certes, la firme AEG avait développé un système de détection active par infrarouge, le *Spanner-Anlage*, mais sa fiabilité laissait beaucoup à désirer et sa portée était très faible.

Le premier radar, le FuG 202 Lichtenstein B/C de Telefunken, fut installé à titre expérimental dans le Do 215B-5 G9+OM et confié à l'*Oberleutnant* Ludwig Becker de la 4./NJG 1. Celui-ci devait remporter la première victoire aérienne assistée par radar de la Luftwaffe dans la nuit du 9 au 10 août 1941 et en ajouter cinq autres jusqu'au 2 octobre.

À cette occasion, il mit au point une tactique qui n'allait pas tarder à être reprise par tous les chasseurs de nuit. Après avoir acquis sa cible, il calquait sa vitesse et son cap sur les siens, en restant environ 50 mètres derrière. Il piquait légèrement et au moment où la cible disparaissait de l'écran radar, il grimpait à la verticale pleins gaz et ouvrait le feu. La chandelle lui faisait perdre progressivement de la vitesse et le bombardier croisait obligatoirement la trajectoire des obus.

Cependant, le FuG 202 n'en était qu'au stade de prototype et, à la suite d'une mauvaise coordination entre l'industriel et les services techniques de la Luftwaffe, les premiers radars de série ne furent pas montés avant février 1942 dans quatre Bf 110 du II./NJG 1.

## LES LIMITES D'UN SYSTÈME

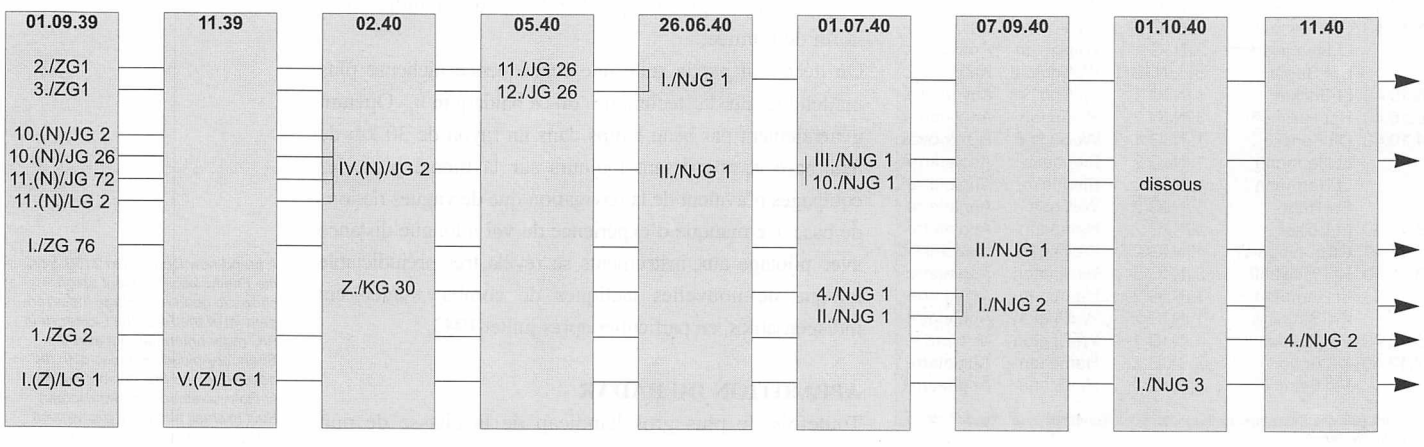
Très efficace au début, la technique du « baldaquin » montra progressivement ses limites. Le *Bomber Command* comprit que la parade consistait à faire passer un maximum de bombardiers dans une zone réduite. Certes, les pertes en valeur absolue augmentèrent sensiblement, mais elles diminuèrent d'une façon spectaculaire en valeur relative et ce, de manière inversement proportionnelle aux effectifs engagés.

Dans la nuit du 30 au 31 mai 1942, plus de mille bombardiers britanniques bombardèrent Cologne. Leurs pertes s'élevèrent à 36 appareils, un record pour la chasse de nuit qui venait d'enregistrer sa 600ème victoire aérienne depuis sa création officielle. Mais 36 avions abattus sur 1 000 engagés, où était la victoire de la Luftwaffe ?

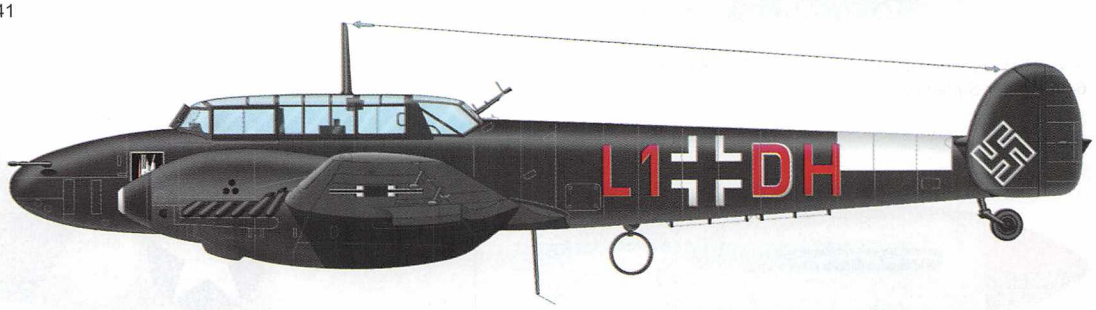
Kammhuber réclama plus de moyens, plus de chasseurs dans chaque « baldaquin »... Ces moyens, il n'allait jamais les recevoir. Car, déjà d'autres voix s'élevaient pour critiquer la manière dont le *General der Nachtjagd* avait enfermé la défense nocturne du Reich dans un système trop rigide, dont il devenait de jour en jour plus improbable de l'en sortir. La catastrophe de Hambourg, la nuit du 24 juillet 1943, inversera brutalement les priorités, mais elle consommera également la disgrâce de Kammhuber. En novembre 1943, il sera « promu » commandant de la *Luftflotte* 5 en Norvège.

Viendra alors le temps de la chasse libre et de nombreux autres expédients aussi inefficaces que coûteux. La *Nachtjagd* s'était débarrassée de son carcan, mais pas des bombardiers de la RAF...

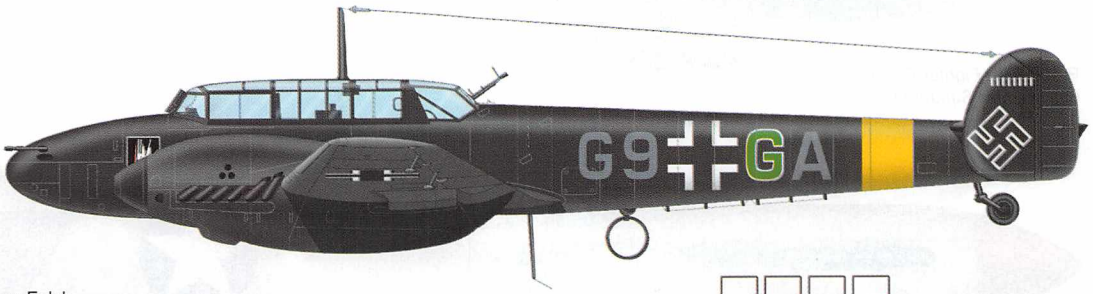
### TABLEAU DE FILIATION DES PREMIÉRES UNITÉS DE LA CHASSE DE NUIT ALLEMANDE



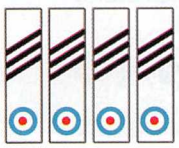
Messerschmitt Bf 110C-4
*Stab* II./NJG 1
Deelen (Pays-Bas), mai 1941



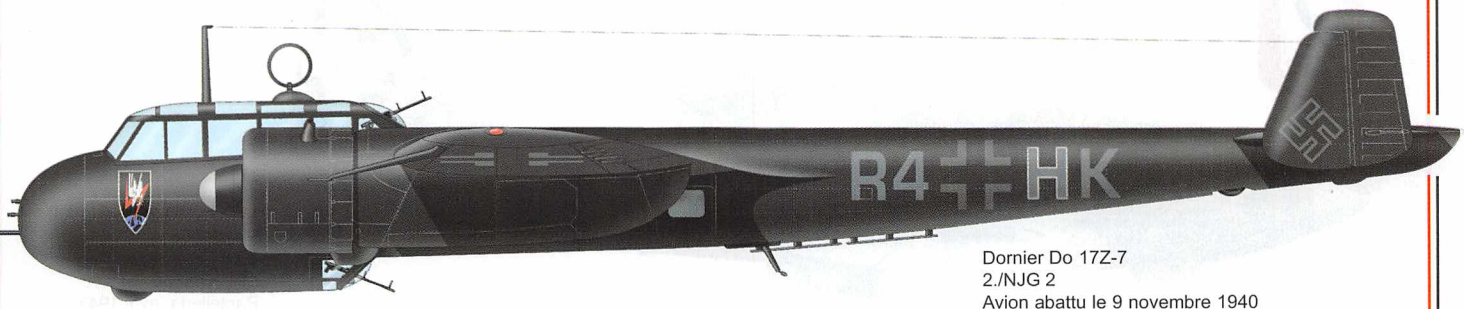

Messerschmitt Bf 110C-4
1./NJG 3
Catane (Sicile), avril 1941




Messerschmitt Bf 110C-4
*Stab*/NJG 1 - *Oberst* Wolfgang Falck
Opération « Donnerkeil », 12 février 1942

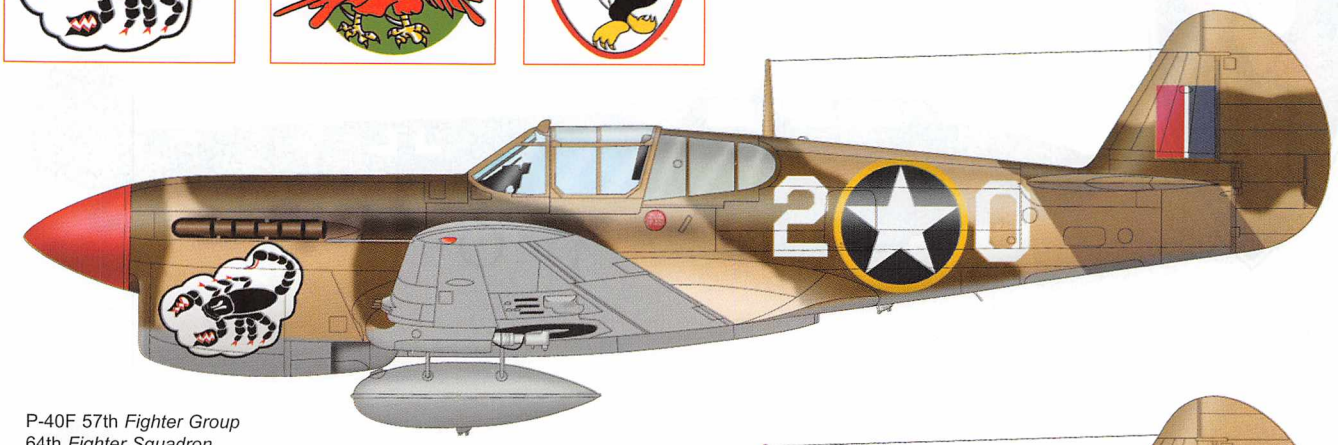


Junkers Ju 88C-6
*Stab* I./NJG 2 - *Hauptmann* Karl Hülshof
Gilze-Rijen (Pays-Bas), 8 avril 1941

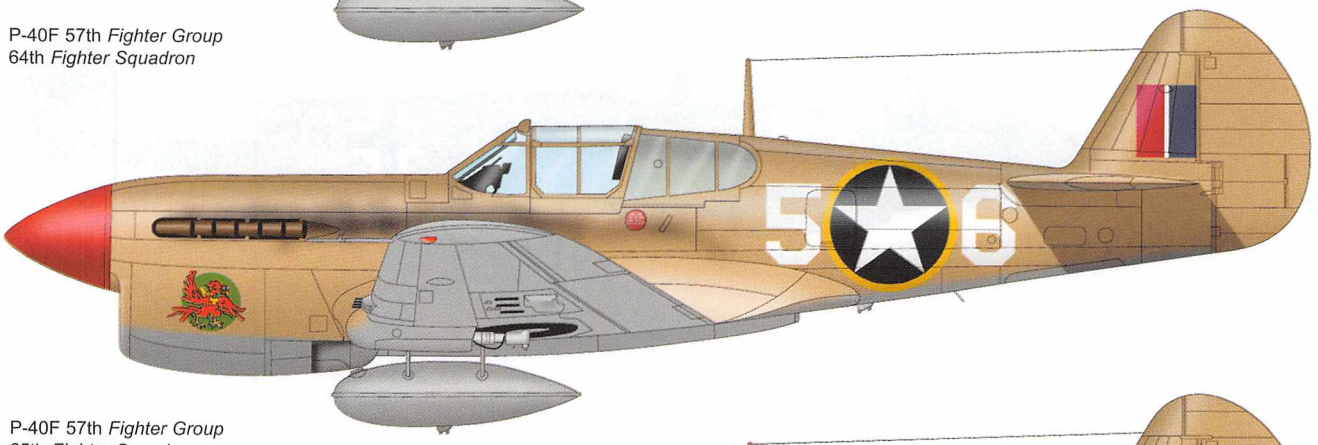



Dornier Do 17Z-7
2./NJG 2
Avion abattu le 9 novembre 1940

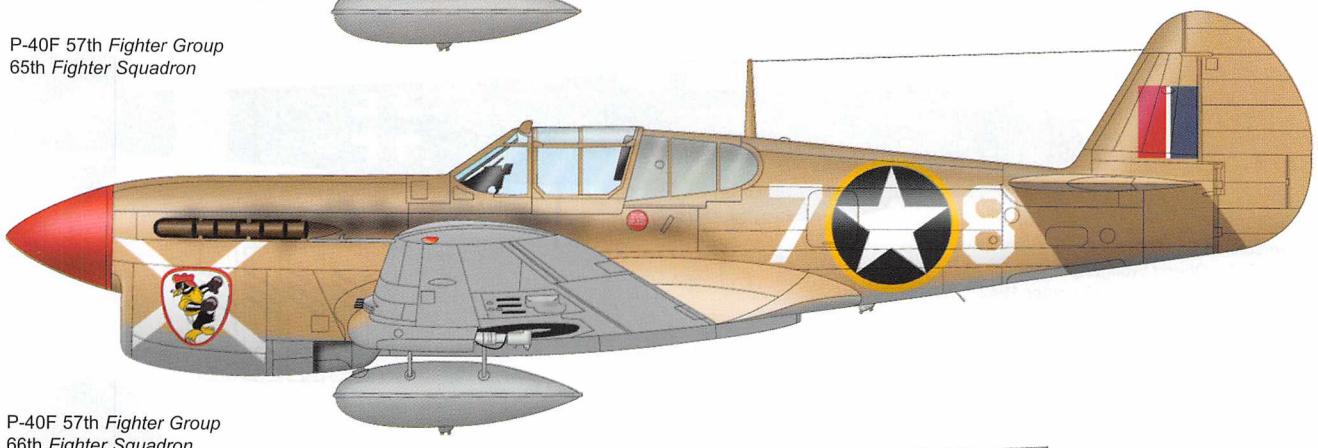
P-A. Tilley - © 07.98



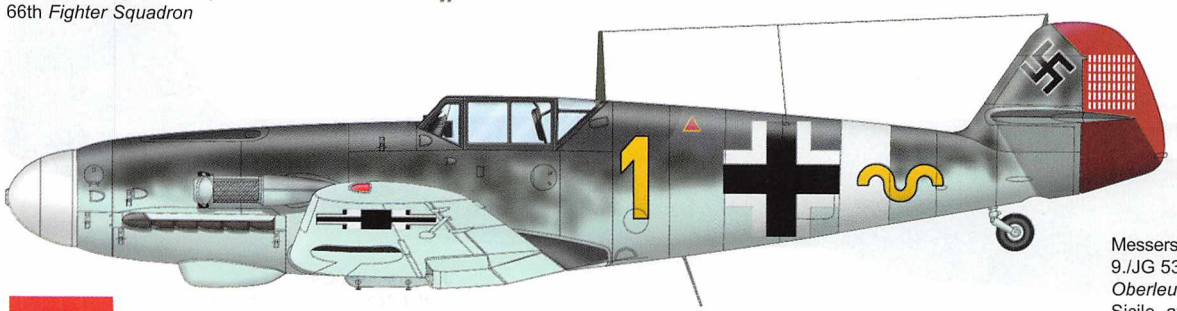
P-40F 57th *Fighter Group*
64th *Fighter Squadron*



P-40F 57th *Fighter Group*
65th *Fighter Squadron*



P-40F 57th *Fighter Group*
66th *Fighter Squadron*



Messerschmitt Bf 109G-2/Trop
9./JG 53
*Oberleutnant* Franz Götz
Sicile, avril 1943

Macchi MC 202 série XIII
MM.91956
368ª *Squadriglia*
151° *Gruppo*
Pantelleria, avril 1943

P-A. Tilley - © 07.98

# Le massacre du dimanche des Rameaux

JOHN JOHNKY

*DANS L'HISTOIRE de la guerre aérienne, les grandes bagarres qui s'achèvent en déroute totale pour l'un des deux camps sont nombreuses. Pourtant, aucune n'a davantage frappé les imaginations que le fameux « tir aux pigeons des Mariannes », que nous avons évoqué succintement dans notre précédent numéro, et le « massacre du dimanche des Rameaux ». L'un des acteurs de ce massacre, le* Captain *Roy Whittaker, du 65th* Fighter Squadron *(57th* Fighter Group*), nous narre cette expérience unique.*

*En avril 1943, les forces de l'Axe avaient abandonné leur position dominante dans les cieux de Tunisie. Les Alliés possédaient désormais une supériorité numérique écrasante. Mais, ils possédaient aussi une plus grande expérience. Au début de la campagne, la quasi totalité des pilotes américains étaient des néophytes et les pertes avaient été élevées. Depuis un mois ou deux, après un repos bien mérité, les unités de chasse de l'USAAF revenaient en Tunisie pour leur second tour d'opérations. Et les Allemands allaient constater à leurs dépens que les pilotes américains avaient fait de gros progrès.*

**OPÉRATION « FLAX »**

« Début avril, le haut commandement déclencha l'opération « Flax », visant, par de constantes patrouilles de chasse au large du cap Bon, à priver les forces de l'Axe du ravitaillement et des renforts dont elles avaient tant besoin. Plusieurs fois par jour, de vastes formations d'avions de transport allemands et italiens réalisaient un véritable pont aérien entre la Sicile et la région de Tunis.

« J'appartenais alors au 65th *Fighter Squadron* du 57th *Fighter Group*. Notre unité était équipée en P-40F, des machines peu adaptées au combat aérien en Europe, mais qui tiraient leur épingle du jeu en Afrique, où les combats se déroulaient à plus faible altitude. À catte date, je possédais un palmarès personnel de trois victoires confirmées. J'espérais secrètement pouvoir en ajouter deux de plus, vous devinez pourquoi...

« En ce 18 avril 1943, dimanche des Rameaux, mon escadrille avait déjà effectué deux patrouilles infructueuses au large du cap Bon. Vers 17 heures, le groupe au grand complet a décollé pour une nouvelle patrouille. Les Anglais veillaient sur notre sécurité [*46 P-40F du 57th FG et du 314th FS, temporairement rattaché, couverts par 11 Spitfire du N° 92 Squadron - NDA*].

**TRAHIS PAR LE SOLEIL**

« On a volé, en une large formation très espacée, pendant plus d'une heure. Le ciel était désespérément vide. Le commandant a donné l'ordre de rentrer au bercail. Le soleil commençait à descendre et il n'allait pas tarder à faire nuit. Les Allemands ne viendraient plus.

Tout à coup, un gus du 66th a hurlé dans la radio (je crois bien que c'était Arthur Cleaveland, il avait un accent à couper au couteau facile à reconnaître... même avec des parasites) : « *Nom de D... ! À quatre heures, bas. Regardez-moi ça !* ».

« Bon sang ! Combien il pouvait y en avoir ? Une bonne centaine ? Des Ju 52, mais aussi des chasseurs allemands et italiens [*65 Ju 52, 16 Bf 109 et MC.202 et 5 Bf 110, selon les archives allemandes - NDA*]. Ils volaient en trois groupes distincts en forme de V, au ras de l'eau. Apparemment, ils quittaient la Tunisie en direction de la Sicile.

« Malheureusement pour eux, les rayons du soleil couchant jouaient avec leurs surfaces métalliques. Ils brillaient de mille feux. Un fameux coup de pot ! Un quart d'heure plus tôt, les rayons étaient moins rasants et on ne les aurait peut-être pas aperçus et un quart d'heure plus tard, nous aurions été sur le chemin de la maison.

Aussitôt, notre commandant a donné ses ordres, ou plutôt les a confirmés, parce que le schéma d'attaque était connu d'avance. Le 64th a rejoint les Anglais pour nous protéger des chasseurs ennemis et les autres ont piqué à l'attaque. Les Allemands nous ont aperçus à leur tour. Ce fut un sauve-qui-peut général. Leurs belles formations éclatèrent

Des Ju 52/3m g7e de la 1./KGr.zbV. 600 survolant la Méditerranée. Au premier plan, un appareil codé C6+KH. On ignore la signification du code tactique « S » peint sur le gouvernail (le « 1 » représente la *Staffel* et le « K » la lettre individuelle de l'avion). (ECPA)

Previous page :
*Ju 52/3m g7e's of 1./KGr.zbV 600 fly over the Mediterranean. On foreground, C6+KH. It is not known what the S on the rudder stands for.*

Bottom :
*A crash-landed Ju 52/3m g7e of 11./KGzbV 1, on some Tunisian beach. The tactical code on the rudder reads as follows : Z stands for the letter of KGzbV 1 code (1Z), 3 stands for the Staffel (here a plane of 11. Staffel) and K is the individual letter (repeated on wing leading-edges).*

et les Ju 52 partirent dans tous les sens. La plupart cherchèrent à regagner les côtes tunisiennes. Pour nous, il n'était plus question d'attaquer groupés. Chacun a foncé seul avec son équipier.

**TROIS Ju 52**

« J'en ai rattrapé trois qui filaient au ras des vagues. J'ai ouvert le feu sur deux, mais sans grande réussite. Après les avoir dépassés, j'ai rattrappé un autre groupe. Cette fois, ma visée a été plus précise. Le premier a pris feu instantanément et a percuté l'eau juste devant moi, m'obligeant à passer à travers quelques débris et des embruns. J'ai tiré un second. Je l'ai touché sévèrement, mais comme il a dégagé brutalement, je ne l'ai pas vu s'abattre. Avec un moteur en feu, il n'a pas dû aller bien loin.

« J'ai fait un tour complet pour revenir dans le sillage d'un troisième Ju 52 de ce même groupe. Ses roues touchaient presque la crête des vagues. Le mitrailleur me tirait dessus de toute son âme, mais sans grande précision. Pourtant, j'avais l'impression que chaque rafale allait m'atteindre entre les deux yeux et, zou, à chaque fois, les balles filaient au-dessus ou à côté, sans atteindre mon zinc. Deux courtes rafales ont été suffisantes pour envoyer celui-ci rejoindre les autres au fond de la Méditerranée. L'aile gauche a touché l'eau la première et dans un geyser d'écume, le trimoteur a fait un saut périlleux pour retomber à plat dos sur la surface de la mer.

« Les autres Ju 52 de ce groupe avaient profité de l'occasion pour s'évanouir dans la nature et j'ai repris de l'altitude pour chercher d'autres proies. J'ai aperçu quatre P-40 en lutte contre plusieurs Me 109. Un Allemand était en train de piquer par surprise sur l'un des P-40. Par chance, ma position était idéale, bien que trop peu élevée (300 mètres d'altitude environ). Je suis arrivé sur le 109 par derrière, dans son angle mort. Il ne m'a pas vu et je l'ai mis en flammes instantanément. Il a poursuivi son piqué droit dans la mer. Je n'ai pas vu de parachute.

« J'ai repris encore un peu d'altitude et ai aperçu deux autres Curtiss aux prises avec une demi douzaine de 109 qui avaient l'air méchant. Je les ai rejoints et mon apparition les a rendus plus méfiants. J'ai réussi à accrocher l'un d'entre eux dans mon collimateur. Une courte rafale l'a touché à l'aile et quelques pièces métalliques se sont détachées. Il n'a pas demandé son reste et a grimpé plein pot en traînant derrière lui un panache de fumée. Mes coéquipiers de fortune se sont débarrassés des autres et on s'est retrouvés brusquement dans un ciel totalement vide.

« Alors, on a pensé qu'il était temps de rentrer à la maison. Mon désir secret avait été exaucé, avec trois Ju 52 et un Me 109 sûrs, j'étais devenu un as ».

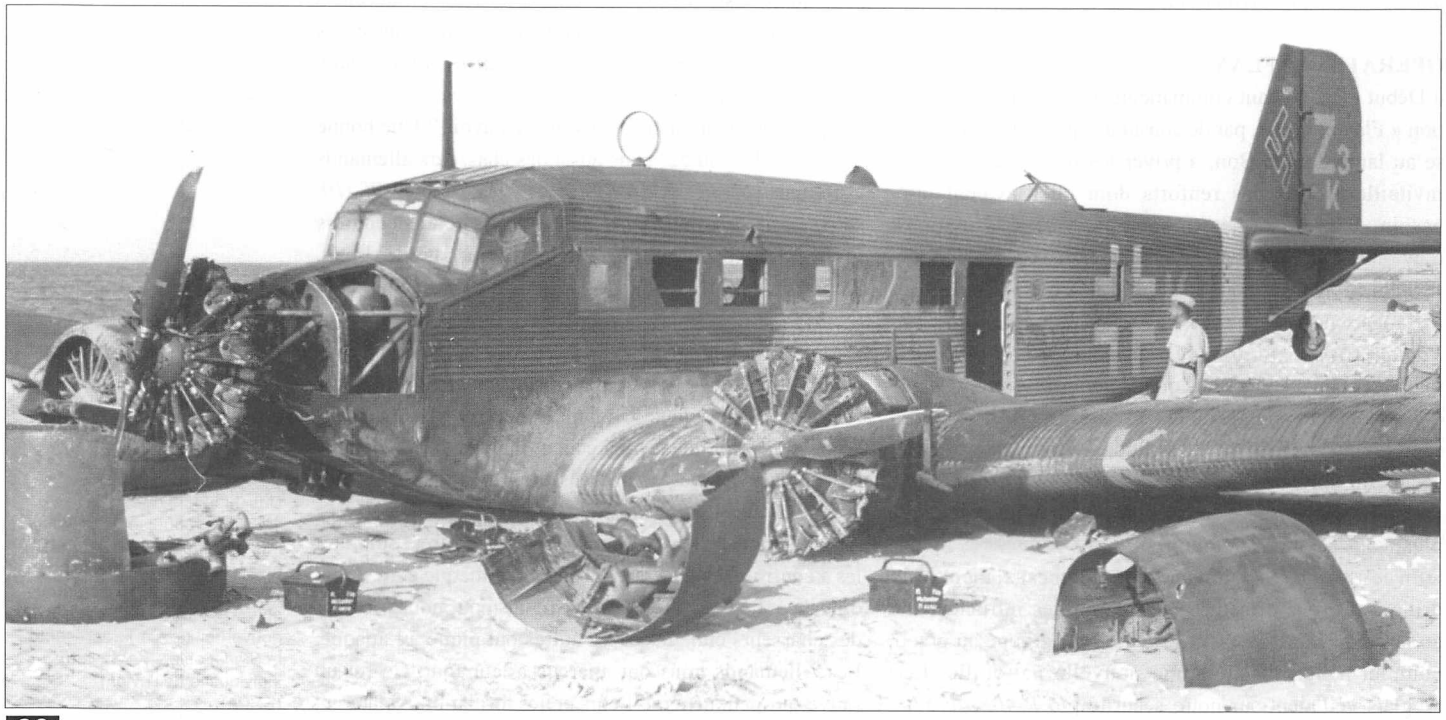
**69 AVIONS ALLEMANDS ABATTUS**

*Les pilotes américains rentrèrent dans un état d'excitenent le plus complet, à tel point que les officiers de renseignement eurent bien du mal à dénombrer les victoires réelles. Ils parvinrent cependant à un total très proche de la réalité, créditant les quatre escadrilles engagées de 59 Ju 52, 14 Bf 109 et MC.202 et 2 Bf 110 confirmés. La Luftwaffe confirma la perte de 59 Ju 52, dont 35 endommagés en combat sont allés s'écraser sur les plages tunisiennes, 9 Bf 109 et 1 Bf 110. Les pertes italiennes ne sont pas connues. De leur côté, les Américains déplorèrent la perte de six P-40.*

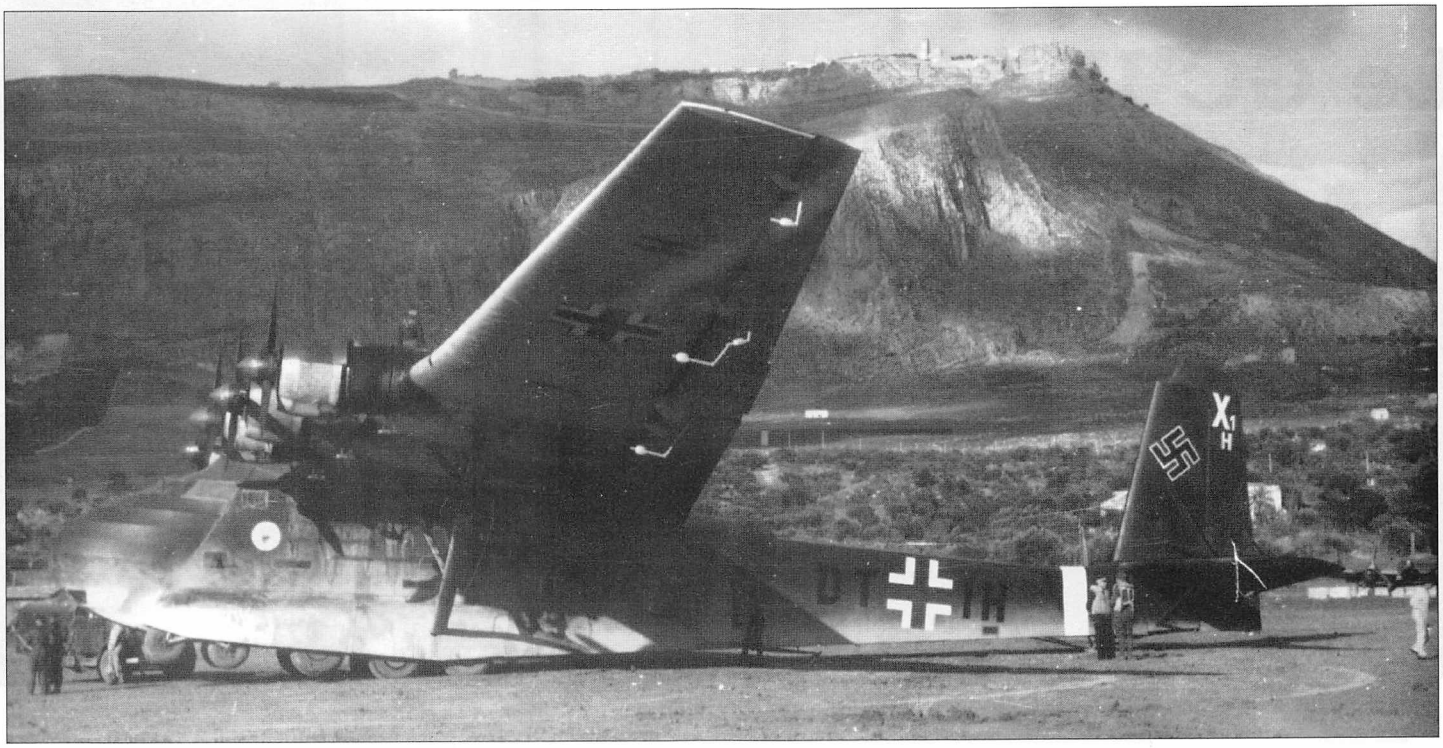
*Avec 69 avions détruits en un seul combat, ce jour fut pour la Luftwaffe le plus sombre de toute la Seconde Guerre mondiale.*

*Dans son livre* Fighters Over Tunisia, *Christopher Shores cite la réflexion de l'historiographe du II./JG 27, témoin d'un autre massacre le lendemain et qui donne un excellent éclairage sur les raisons d'un tel massacre :*

« Comme d'habitude et en dépit de tous nos avertissements et de notre expérience passée, les Ju volaient en une formation très large, couvrant près de dix kilomètres carrés. En conséquence de quoi, il nous était impossible de leur offrir la moindre protection efficace sur une telle




La fin du voyage pour ce Ju 52/3m g7e de la 11./KGzbV 1, qui s'est posé sur une plage de Tunisie. Le code tactique reprend le « Z » du code attribué à l'escadre (1Z), le « 3 » correspond à l'escadrille (ici 11. *Staffel*) et le « K » à la lettre individuelle, répétée sur le bord d'attaque de l'aile. (ECPA)



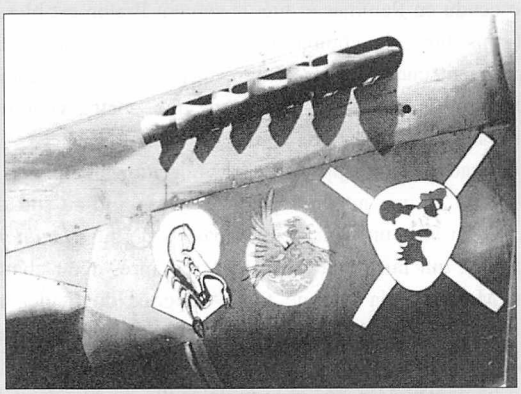
Un Me 323D-1, appartenant à la 1./KGzbV 323 (ainsi que l'atteste le code « X 1» sur le gouvernail), sur le terrain de Trapani, en mars 1943. Cette unité fut durement secouée le 22 avril, perdant 17 des 20 appareils qui effectuaient la traversée entre la Sicile et Tunis. (ECPA)

étendue. Près de 80 chasseurs surgirent au-dessus de nous et ouvrirent le feu. Une formation força les Bf 109 au combat, tandis que les autres foncèrent sur les Ju, les abattant les uns après les autres. Selon les comptes rendus britanniques, 15 Ju 52 furent descendus. Ils venaient s'ajouter aux 51 abattus la veille, aux 40 descendus le 10 avril et aux 31 perdus le 11. On n'était pas loin d'un véritable massacre.

« Avec leurs réservoirs en feu ou explosant, les malheureux Ju 52 plongeaient dans l'eau comme des torches, s'enfonçaient comme des pierres ou allaient s'écraser sur les côtes tunisiennes ».

*Entre le 5 et le 22 avril, l'opération « Flax » permit aux Alliés de détruire plus de 400 avions de transport allemands et italiens, soit en combat aérien, soit au sol sur les aérodromes de Tunisie et de Sicile. La Luftwaffe se trouva rapidement dans l'incapacité de ravitailler la* Panzerarmee Afrika. *La fin de l'aventure africaine était proche et le 13 mai, les forces de l'Axe déposaient les armes.*

### Le 57th *Fighter Group*



Sur ce P-40F du commandant de groupe, on distingue les insignes des trois *Squadrons* qui le composaient :
– le 64th FS, *Desert Scorpion*, avait choisi le scorpion, pour des raisons évidentes;
– le 65th FS, *Fighting Cock*, était commandé par Phil Cochran, un ami d'enfance du célèbre *cartoonist* Milton Caniff. Il s'adressa à lui pour qu'il dessine l'insigne de l'escadrille, un coq de combat;
– le 66th FS, *Exterminators*, avait opté pour un « canard de combat » que beaucoup avaient rebaptisé le « couillon » ou le pingouin. Ne pouvant se résoudre à adopter un tel surnom, les pilotes décidèrent que leur unité s'appelerait le *Squadron X*, dont la lettre fut d'ailleurs intégrée à l'insigne. Un correspondant de guerre, venu faire un reportage en Tunisie, les surnomma les *Exterminators*, un nom de guerre qui enthousiasma aussitôt les pilotes.

### Roy Eugene Whittaker

Né le 6 juillet 1919 dans le Tennessee, Roy E. Whittaker est breveté pilote cinq jours après Pearl Harbor. Avec le grade de *2nd Lieutenant*, il est affecté au 65th *Fighter Squadron* (57th *Fighter Group*), début janvier 1942.
Après un séjour en Palestine, son unité arrive en Égypte le 16 septembre 1942. Whittaker remporte sa première victoire, un MC.202 le 26 octobre. Un CR.42 et un Bf 109 suivent avant ce fameux dimanche.
Promu *Captain* en mars 1943, puis *Major* en juin, il rentre aux États-Unis ce même mois. Il se retirera avec le grade de lieutenant-colonel en 1951. Roy E. Whittaker décède en 1989.

*A Me 323D-1 of 1./KGzbV 323 (as shown by the tail code, X1) on Trapani airfield (Sicily), in March 1943.*
*This unit was badly mauled on April 22, losing 17 out of 20 aircraft that were attempting to fly across the Mediterranean.*

# La chasse française 1939 - 1945 (3)

# Le GC III/1

Le Dewoitine D.510 n° 289 du capitaine Pompe, commandant la 1ère escadrille du 5ème GAA à Tunis-el Aouina en 1939. La bande et le disque de dérive sont rouges. Devenu GC III/1, ce groupe n'a jamais été intégré à la 1ère escadre de chasse, c'est la raison pour laquelle ses escadrilles seront dénommées 1ère et 2ème au lieu de 5ème et 6ème. (Archives A-J.)

Au moment de la déclaration de guerre, le 5ème Groupe Aérien Autonome, basé en Tunisie, s'installe sur le terrain avancé de Pont-du-Fahs. Sous les ordres du commandant Paoli, il est alors équipé en Dewoitine D.510.

En octobre 1939, 22 Morane 406 arrivent au groupe, dont la transformation est interrompue par suite de la dissolution du groupe. Le personnel quitte l'Afrique du Nord par bateau et se retrouve à Marignane le 13 novembre 1939, où il perçoit vingt-six Morane 406 neufs. Le nouveau groupe ainsi constitué et baptisé GC III/1 est officiellement créé le 15 décembre.

Fin décembre, rattaché au Groupement n° 25 de la ZOAN, le III/1 prend ses quartiers au nord de la région parisienne. Il n'engagera pas le combat avec « ceux d'en face » avant l'offensive du 10 mai 1940.

Il est plongé dans le grand bain dès l'aube du 10, lorsque des Heinkel He 111 viennent rendre visite au terrain de Norrent-Fontes. Les pilotes revendiquent quatre victoires confirmées, sans perte. Couvrant dans l'après-midi la « manœuvre Dyle » dans la région de Gand, le groupe remporte quatre nouvelles victoires.

Dans la soirée, le III/1 apprend son transfert à Moerbecke, en Belgique, terrain qu'il n'occupe que quelques heures le 12 mai avant de s'installer sur celui moins exposé de Maldeghem. Il y est rejoint par une patrouille renforcée du GC III/3.

Dans la matinée les sergent-chef Cazade et lieutenant Calmel rencontrent quatre Bf 110, dont un est abattu. Cependant, Calmel est blessé au pied et doit atterrir en rase campagne. Il sera fait prisonnier sur son lit d'hôpital.

Dans l'après-midi du 13 mai, le III/1 regagne Norrent-Fontes, où, pendant deux jours, il goûte un repos sans doute mérité, mais inexplicable compte-tenu de la situation.

Le 16 mai, touché au moteur par le mitrailleur arrière d'un Do 17 qu'il abat avec la patrouille du lieutenant Marche, le sous-lieutenant polonais Wladyslaw Chciuk est contraint à un atterrissage forcé. Le retour à son unité sera rocambolesque et il manquera d'être fusillé comme espion en raison de son français approximatif et de son fort accent étranger.

Le 18 mai, alors que les *Panzer* ont contourné les armées alliées en Belgique et font peser une menace sur leurs arrières, le III/1 est replié plus au sud pour intervenir dans la Somme. Plusieurs combats mettent les Morane aux prises avec les bombardiers allemands. Deux chasseurs sont détruits, mais le palmarès s'est enrichi de deux nouvelles victoires.

Le 19 mai, au petit matin, neuf appareils du III/1, protégés en altitude par six Morane du II/2, sont attaqués par une trentaine de Me 109. Le lieutenant Marche est descendu en flammes et tué, le sergent Pralon est blessé et mis hors de combat et un troisième appareil est fortement endommagé. Malgré différents témoignages, les pilotes du III/1 n'obtiennent que quatre victoires probables.

Leurs adversaires appartiennent vraisemblablement (1) à la 5./JG 27 qui, attaquée par « 25 » Morane au sud de Lille, en abat un pour deux appareils perdus (*Leutnant* Strobel, qui fait un atterrissage forcé après avoir abattu un Morane – la victime toute désignée du lieutenant Leenhardt – et l'*Oberleutnant* Schäfer, qui saute en parachute).

Le lieutenant Marche est le premier tué du groupe et le commandement de son escadrille est repris par le lieutenant Tony Leenhardt.

Le 21 mai, le III/1 est rattaché au Groupement n° 23, qui opère au profit de la Ière Armée. Surpris par neuf Me 109 au-dessus de Creil, neuf Morane du III/1 et neuf autres du II/2 sont mis à mal. Le sergent-chef Paulhan est abattu et tué. Le sous-lieutenant du Boucher doit se poser dans la nature; il est fait prisonnier par des paysans français. Le malentendu est vite dissipé, mais ce triste épisode montre l'extrême confusion qui règnait dans les esprits à cette époque.

*Cne Pompe's D.510 n° 289 at Tunis-el Aouina, in 1939. He was the commanding officer of the 1st escadrille. The fuselage stripe and the disk on the fin are red.*

Un autre combat en fin de soirée prive le groupe de quatre nouveaux Morane. Le III/1 a ainsi perdu 13 appareils depuis l'offensive du 10 mai. Une livraison de six appareils en provenance d'Aulnat permet au groupe de retrouver une dotation de 16 Morane disponibles au petit matin du 22 mai.

Les opérations se calment un peu dans les jours qui suivent. Deux épisodes tragi-comiques se déroulent les 24 et 25 mai, lorsqu'une patrouille reçoit l'ordre de protéger un Bloch 174 en mission de reconnaissance. À chaque fois, les Morane sont contraints de rentrer prématurément au terrain... les Bloch, beaucoup plus rapides, les ayant semés !

Dans l'après-midi, c'est un Potez 63.11 que deux patrouilles doubles sont chargées de protéger. Vers 15 h 30, près de Bapaume, surgit une quinzaine de Bf 109. Le Morane du lieutenant Bursztyn part immédiatement en torche. L'adjudant Gagnaire, se retrouvant isolé dès le début de l'engagement, rencontre sur sa route de retour des Ju 87B du I./StG.G.2. Il en abat deux avant de mitrailler un Fi.156 au sol.

Nouvelle bagarre le 26 mai, lorsque douze Morane du III/1 appuyés par six Curtiss du I/4 se heurtent à une vingtaine de Bf 109. L'adjudant Saussol revendique deux victoires avant de se poser, gravement brûlé, dans les lignes allemandes. Le capitaine de Mallmann évacue son avion en feu qu'il vient de poser en rase campagne; il est également fait prisonnier. Cependant, le bilan est loin d'être négatif pour les Français qui revendiquent en tout neuf victoires confirmées.

Les Bf 109 appartiennent au I./JG 21 qui revendique la bagatelle de 13 Curtiss et Morane abattus entre Douai et Arras pour la perte du *Feldwebel* Hartig (tué), tandis que le *Kommodore* de la JG 27 en personne, l'*Oberst* Max Ibel, est contraint à un atterrissage forcé près de Guines. Les Allemands prennent leur revanche en début d'après-midi en écrasant sept Morane sous les bombes sur le terrain du Plessis-Belleville. L'activité du groupe s'en ressent pendant plusieurs jours.

Le 3 juin, le III/1 fait partie des nombreux groupes de chasse qui, au lieu d'être avertis des raids allemands par l'émetteur de la Tour Eiffel lors de l'opération « Paula », le sont par les bombes qui pleuvent sur leur terrain. Trois Morane sont détruits ou endommagés, sans contrepartie pour les Français.

Le 4 juin, le III/1 est transféré à Valence en raison de l'imminence d'une attaque italienne; en fait, il remonte dans la région parisienne dès le lendemain !

Le 10 juin, trois appareils rentrent à basse altitude, « pour montrer les cocardes », après avoir descendu un Hs 126. Ils sont pris à partie par la *flak* qui abat l'adjudant Gagnaire et le sergent Pélissier. Si ce dernier s'en sort indemne, mais est fait prisonnier quelques heures plus tard, en revanche Edgard Gagnaire, le grand as du groupe, périt dans l'explosion de son Morane.

Le lendemain, 11 juin, le sergent Doublet est mortellement blessé lors du bombardement du terrain de Connantre, où il s'était posé à la suite d'ennuis de moteur.

Le 12 juin, le III/1 est de retour à Valence, en charge de la défense de la vallée du Rhône. La fin est proche et les missions se raréfient en raison du mauvais temps qui sévit dans la région en ce début d'été 1940.

L'armistice surprend le groupe sur le terrain de Marignane. La boucle est bouclée. Le personnel du III/1 apprendra qu'en application des conventions d'armistice, le groupe est dissous, avec effet en date du 12 août 1940. Les réservistes sont renvoyés dans leurs foyers, les pilotes d'active répartis dans les groupes maintenus en activité.

(1) Pour être précis, cet épisode figure à la date du 17 mai dans le *Kriegstagebuch* du II./JG 27, mais les pertes ont été relevées à la date du 19 ! Cependant, les lieux et horaires correspondent à peu près à ceux mentionnés par les Français en date du 19 mai.

Le sous-lieutenant Jacques du Boucher aux commandes de son « zéro », le Morane n° 915. On entraperçoit l'insigne du renard au monocle.
(Photo J. du Boucher)

Des pilotes du GC III/1 avant une mission.
De gauche à droite, adjudant-chef Crémieu, sergent-chef Paulhan, lieutenant Marche et adjudant Gagnaire.
Rouen-Boos, avril 1940.
(Photo J. du Boucher)

# GC III/1

*The Morane n° 876 (L-875), which was taken in charge by GC III/1 on May 21, was handed over by the Montpellier OTU and had kept this unit specific markings on the fin.*

**MATÉRIEL**

**Morane 406** **12.39 - 08.40**

**ÉTAT-MAJOR**

*Commandant de groupe*
Cdt Paoli 15.12.39 - 12.08.40

*Commandant 1ère escadrille*
Cne Pompe 15.12.39 - 28.04.40
Lt Marche 29.04.40 - 19.05.40
Lt Leenhardt 20.05.40 - 12.08.40

*Commandant 2ème escadrille*
Cne Rougevin-Baville 15.12.39 - 25.02.40
Lt de Mallmann 26.02.40 - 26.05.40
Lt Tariel 27.05.40 - 10.06.40
Lt de La Bretonnière 11.06.40 - 12.08.40

**VICTOIRES**

Campagne de mai-juin 1940 : 27,5 victoires confirmées

**PERTES À L'ENNEMI**

Tués : 5
(Lt Marche, 19.05 - S/C Paulhan, 21.05 - Lt Bursztyn, 25.05 - Adj Gagnaire, 10.06 - Sgt Doublet, 11.06)

Prisonniers : 4
(S/Lt Calmel, 12.05 - Lt de Mallmann & Adj Saussol, 26.05 - Sgt Pélissier, 10.06)

Blessés : 5 (hors de combat)

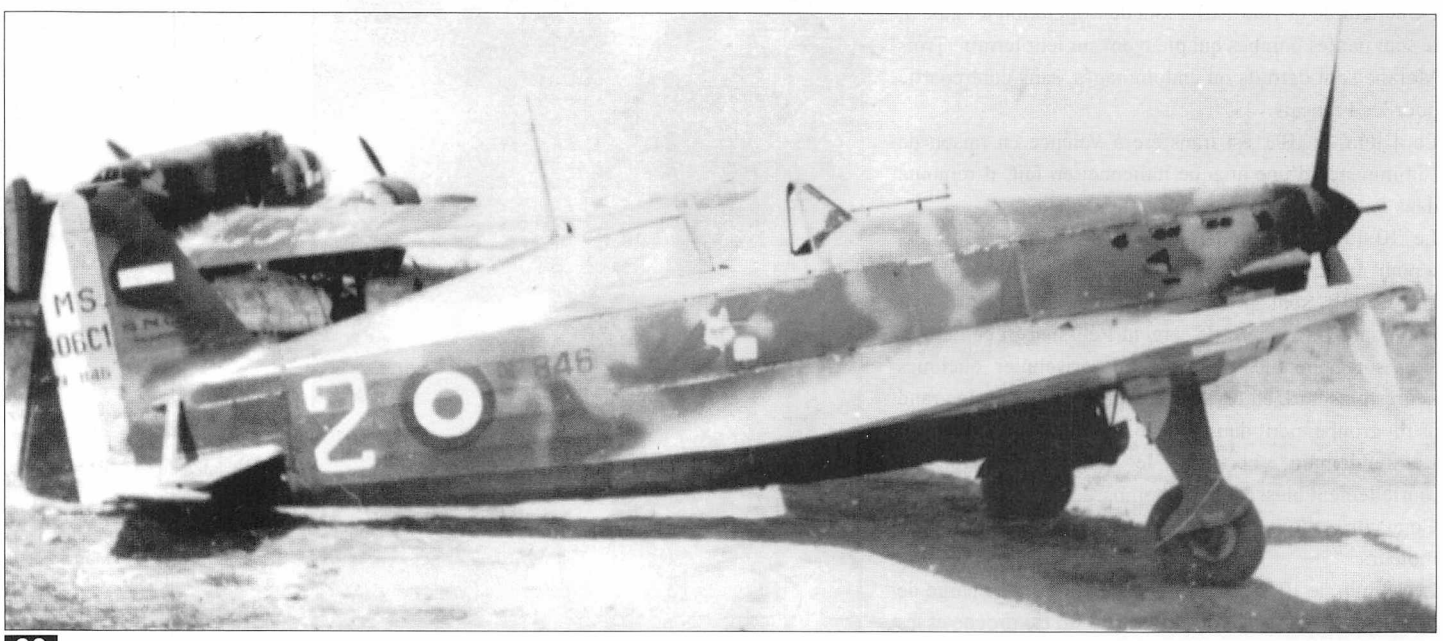
**TERRAINS**

15.12.39 Marignane (13)
22.12.39 Beauvais (60)
10.01.40 Chantilly (60)
02.03.40 Velaine-en-Haye (54)
10.03.40 Toul - Croix-de-Metz (54)
13.04.40 Rouen - Boos (76)
05.05.40 Norrent-Fontes (62)
12.05.40 Moerbecke (B)
Maldeghem (B)
13.05.40 Norrent-Fontes (62)
17.05.40 Le Plessis-Belleville (60)
04.06.40 Valence (26)
05.06.40 Rozay-en-Brie (77)
11.06.40 Valence (26)
19.06.40 Orange - Caritat (84)
21.06.40 Marignane (13)
12.08.40 Dissolution

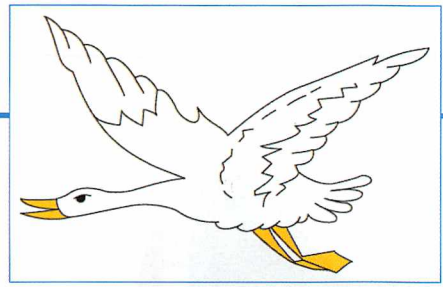
**LISTE DES VICTOIRES CONFIRMÉES**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 10.05.40 | Sgt Durand | He 111 | Nd Calais (62) |
| | GC II/8 | | |
| | Lt Abrioux | He 111 | Hazebrouck (59) |
| | Lt Tariel | He 111 | Iseghem (B) |
| | Sgt Doublet | Ju 88 | Hazebrouck (59) |
| | Adj Déchanet | He 111 | Bruges (B) |
| | Lt de Mallmann | He 111 | Termonde (B) |
| | A/C Saussol | | |
| | S/Lt Goumy | He 111 | Malines (B) |
| | Sgt Lagrange | | |
| | S/Lt du Boucher | He 111 | Roubaix (59) |
| | Adj Gagnaire | | |
| 12.05.40 | Lt Leenhardt | He 111 | Anvers (B) |
| | S/Lt Calmel | | |
| | S/C Cazade | | |
| | Adj Gagnaire | | |
| | S/C Paulhan | | |
| | S/Lt du Boucher | | |
| | Lt Bursztyn | | |
| | S/Lt Gnys | | |
| | Lt Chciuk | | |
| | A/C Crémieux | | |
| | Sgt Pralon | | |
| | S/C Cazade | Bf 110 | Moerbeck (B) |
| 16.05.40 | Lt Leenhardt | Do 17 | Zaanslag (NL) |
| | A/C Crémieux | | |
| | S/C Cazade | | |
| | Lt Marche | Do 17 | Gembloux (B) |
| | S/Lt Gnys | | |
| | Lt Chciuk | | |
| 18.05.40 | Lt Tariel | Do 17 | Rozoy-s/ Serre (02) |
| | A/C Saussol | | |
| | Sgt Durand | | |
| | GC II/2 | | |
| | Adj Gagnaire | He 111 | Méru (60) |
| | S/C Paulhan | | |
| 20.05.40 | S/C Saussol | Ju 88 | Compiègne (60) |
| | Lt de Mallmann | | |
| | Sgt Doublet | | |
| | Lt Abrioux | | |
| | Sgt Durand | | |
| | S/C Paulhan | | |
| 25.05.40 | Adj Gagnaire | Ju 87 | Cambrai (59) |
| | Adj Gagnaire | Ju 87 | Cambrai (59) |
| 26.05.40 | Lt Leenhardt | Bf 109 | Bapaume (62) |
| | Lt Abrioux | Bf 109 | Bapaume (62) |
| | S/C Cazade | Hs 126 | Noailles (60) |
| | A/C Saussol | Bf 109 | Bapaume (62) |
| | A/C Saussol | Bf 109 | Bapaume (62) |
| | Sgt Doublet | Bf 109 | Bapaume (62) |
| | Sgt Doublet | Bf 109 | Bapaume (62) |
| | Sgt Doublet | Fi 156 | Fricourt (80) |
| | Lt Abrioux | | |
| | S/C Cazade | He 111 | Noailles (60) |
| | GC II/3 | | |
| 08.06.40 | Lt Tariel | Ju 87 | Aumale (76) |
| | Adj Gagnaire | | |
| | Sgt Doublet | | |
| | Sgt Durand | | |
| 10.06.40 | Adj Gagnaire | Hs 126 | Connantre (51) |
| | S/C Cazade | | |
| | Sgt Pélissier | | |
| 19.06.40 | Lt Tariel | Do 17 | Tournan-en-Brie (77) |

Le Morane n° 846 (L-875), affecté au III/1 le 21 mai, provenait du CIC de Montpellier et avait conservé sur la dérive les marques particulières des centres d'instruction à la chasse.
L'appareil fut piloté à plusieurs reprises par l'adjudant Gagnaire.
(SHAA)

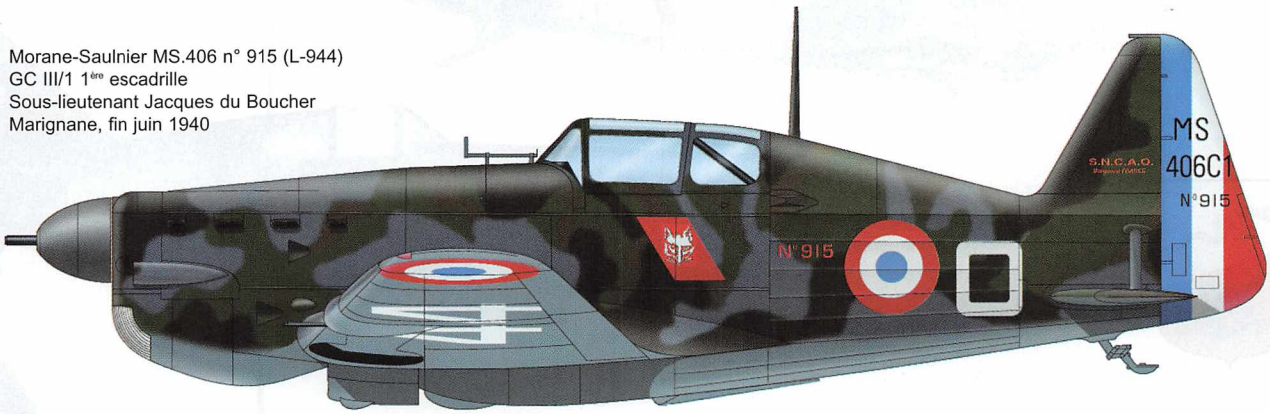


GC III/1 1ère escadrille
(SPA 84 - le renard au monocle)

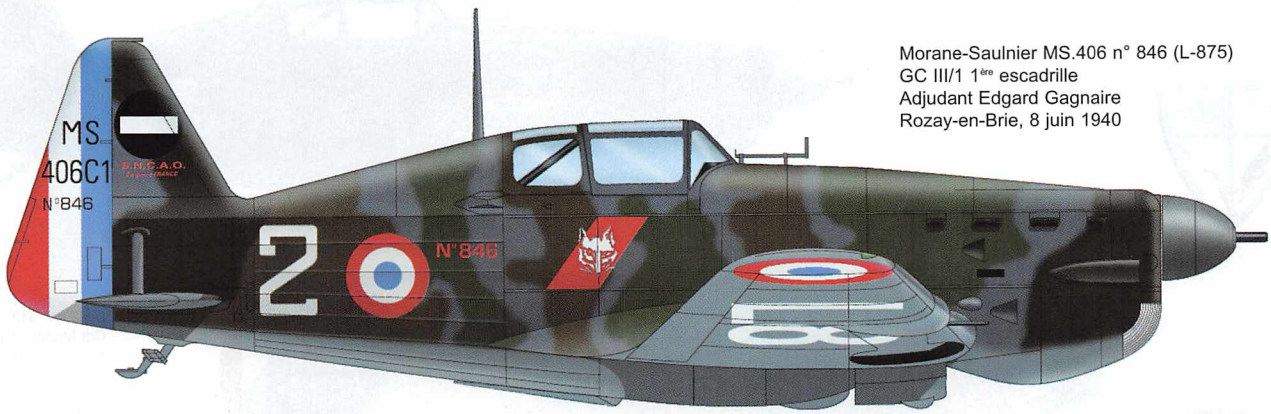


GC III/1 2ème escadrille
(SPA 93 - canard en vol)

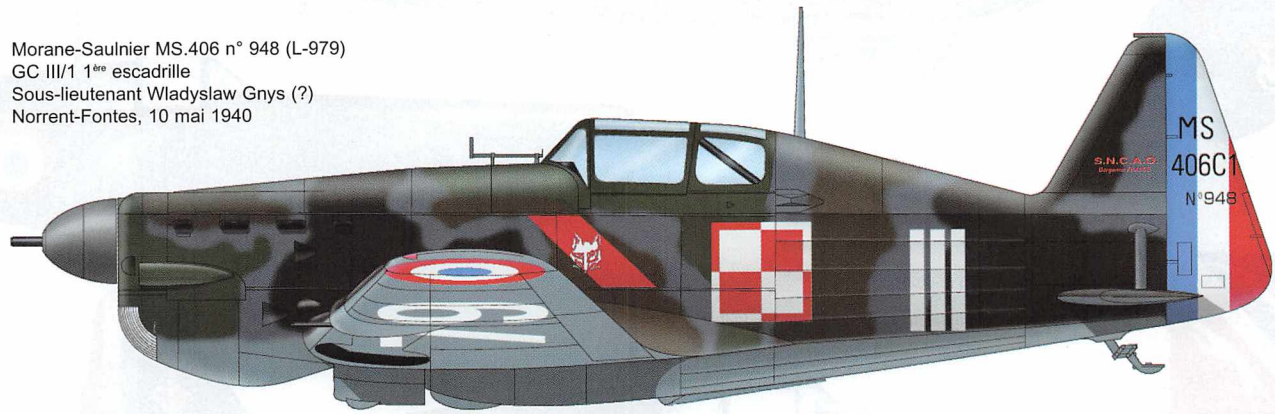
Morane-Saulnier MS.406 n° 915 (L-944)
GC III/1 1ère escadrille
Sous-lieutenant Jacques du Boucher
Marignane, fin juin 1940



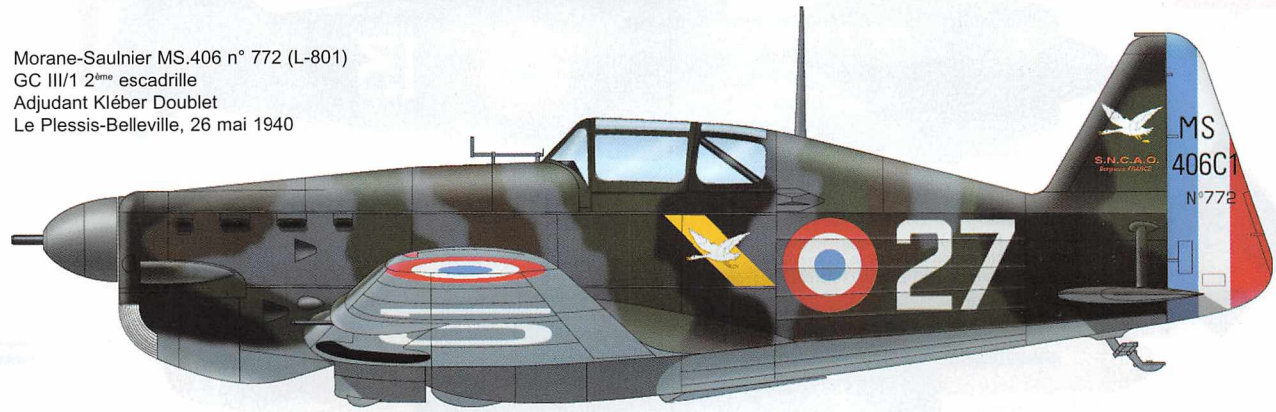

Morane-Saulnier MS.406 n° 846 (L-875)
GC III/1 1ère escadrille
Adjudant Edgard Gagnaire
Rozay-en-Brie, 8 juin 1940




Morane-Saulnier MS.406 n° 948 (L-979)
GC III/1 1ère escadrille
Sous-lieutenant Wladyslaw Gnys (?)
Norrent-Fontes, 10 mai 1940

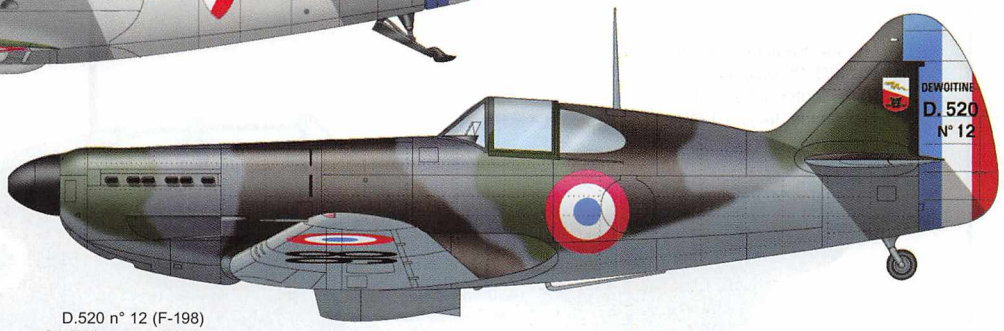



Morane-Saulnier MS.406 n° 772 (L-801)
GC III/1 2ème escadrille
Adjudant Kléber Doublet
Le Plessis-Belleville, 26 mai 1940



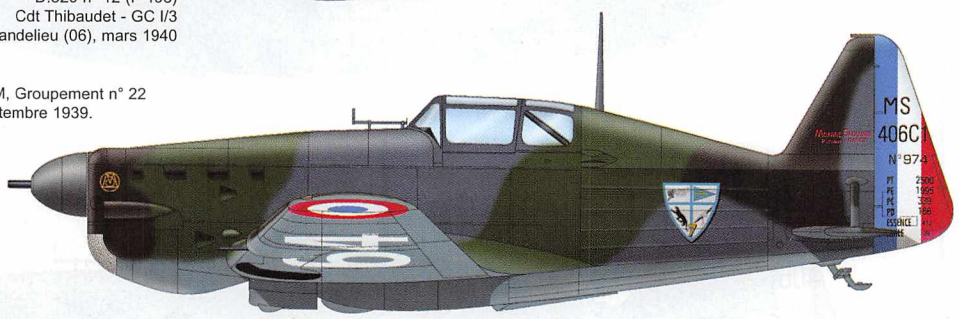
# Les avions
## 1ère partie :

Blériot-SPAD 510 n° 40 (N-218)
Lt.col. Weiser - 7ème escadre
Dijon-Longvic (21), septembre 1937

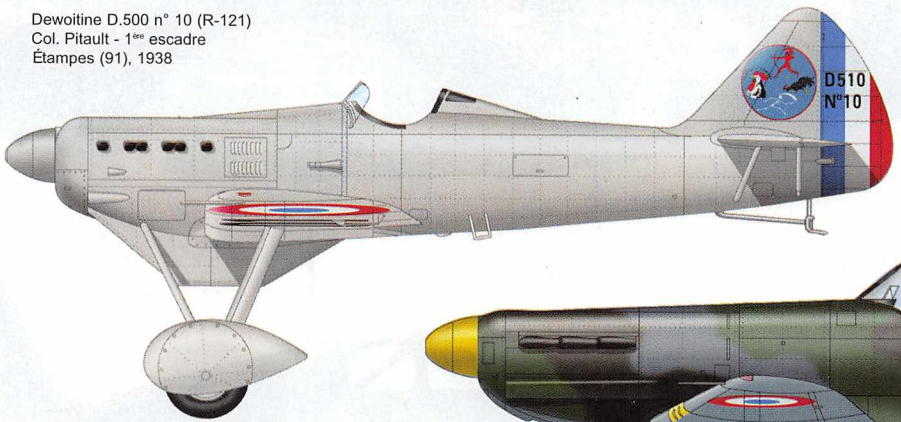



D.520 n° 12 (F-198)
Cdt Thibaudet - GC I/3
Cannes-Mandelieu (06), mars 1940

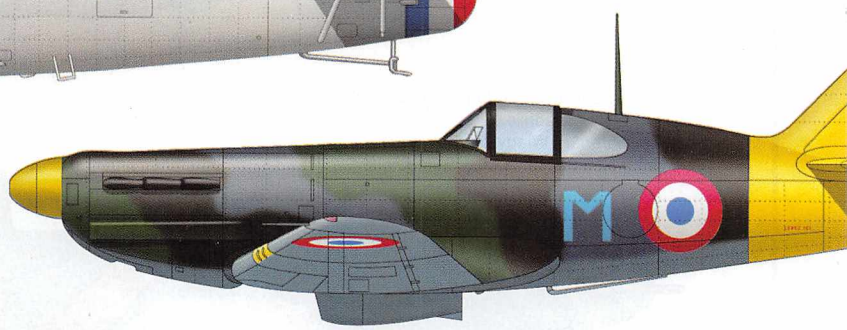
MS.406 n° 974 (L-564)
Lt.col Bourdier - Chef d'EM, Groupement n° 22
Velaine-en-Haye (54), septembre 1939.



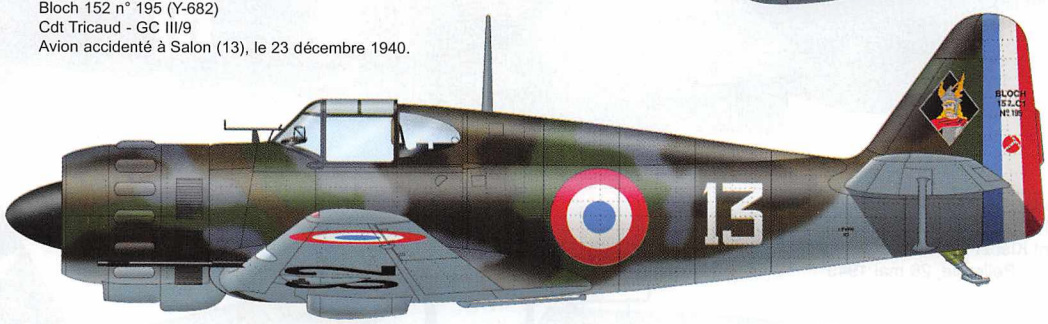
Dewoitine D.500 n° 10 (R-121)
Col. Pitault - 1ère escadre
Étampes (91), 1938



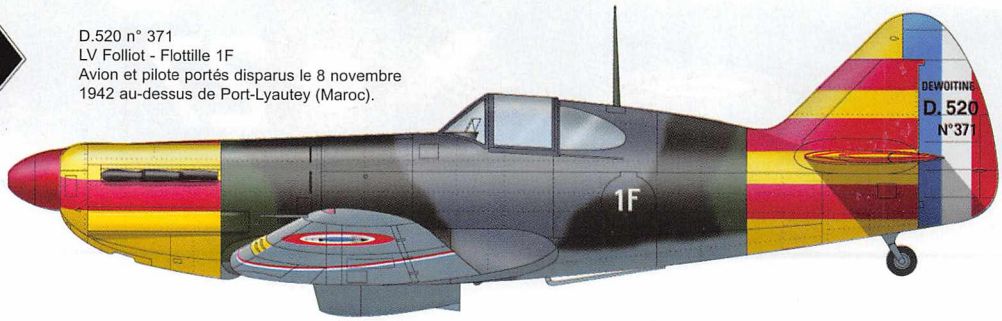

D.520 n° 343
Cdt Morlat - GC II/3
Avion incendié à Alep-Nerab (Syrie).



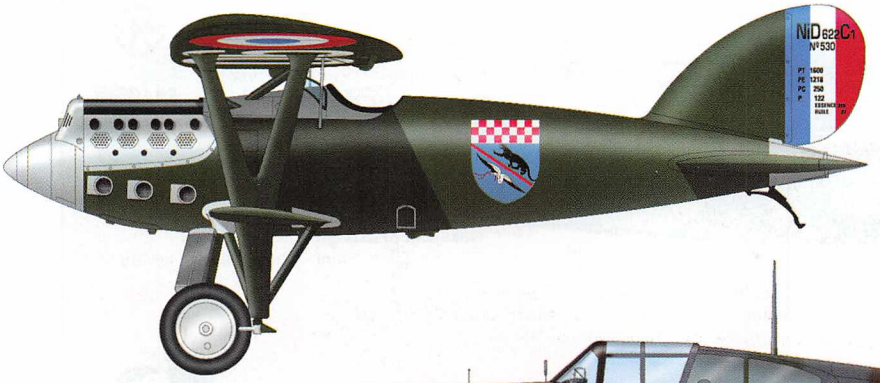
Bloch 152 n° 195 (Y-682)
Cdt Tricaud - GC III/9
Avion accidenté à Salon (13), le 23 décembre 1940.



D.520 n° 371
LV Folliot - Flottille 1F
Avion et pilote portés disparus le 8 novembre 1942 au-dessus de Port-Lyautey (Maroc).



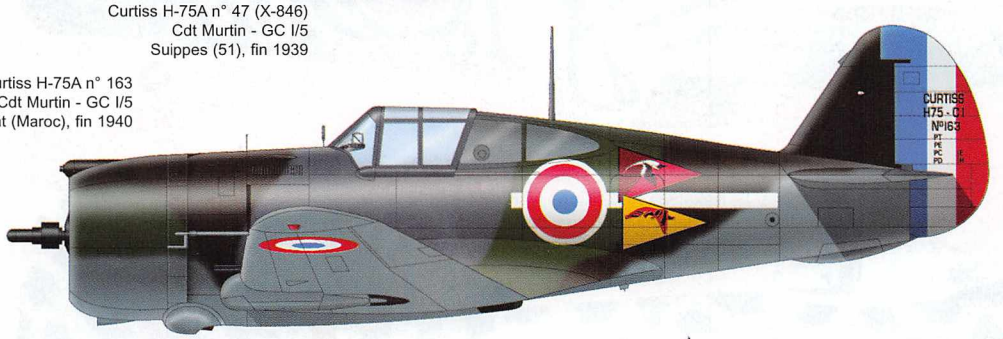
# s des chefs
# 1937 - 1945



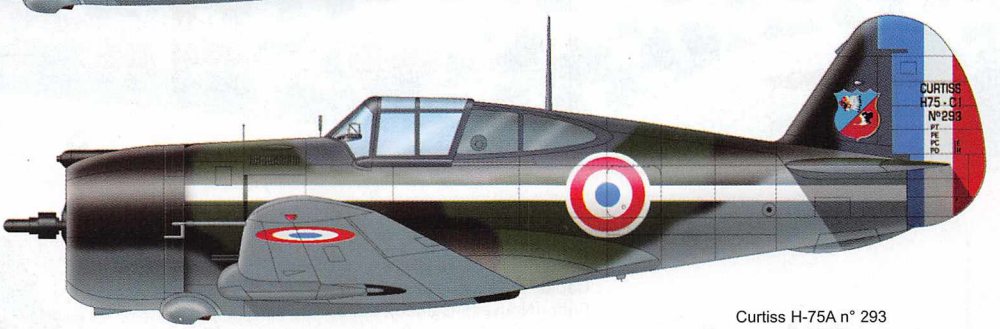

Ni-D. 622 n° 530 (R-806)
Cne Marty - GC II/7
Dijon-Longvic (21), 1935.

Curtiss H-75A n° 47 (X-846)
Cdt Murtin - GC I/5
Suippes (51), fin 1939

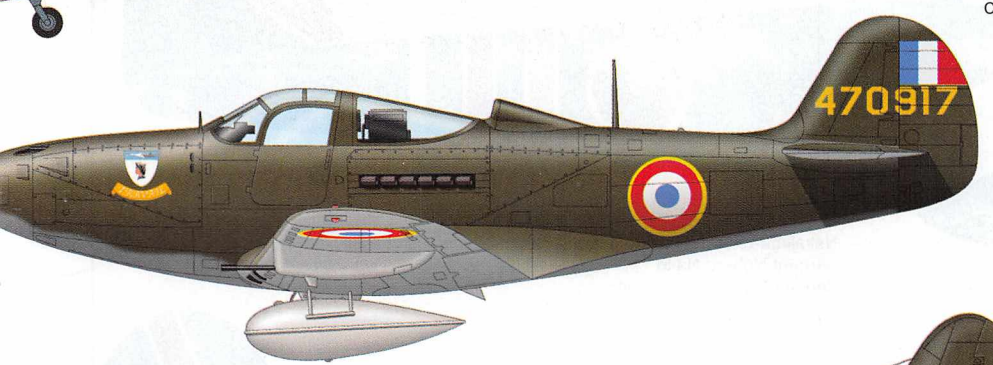
Curtiss H-75A n° 163
Cdt Murtin - GC I/5
Rabat (Maroc), fin 1940



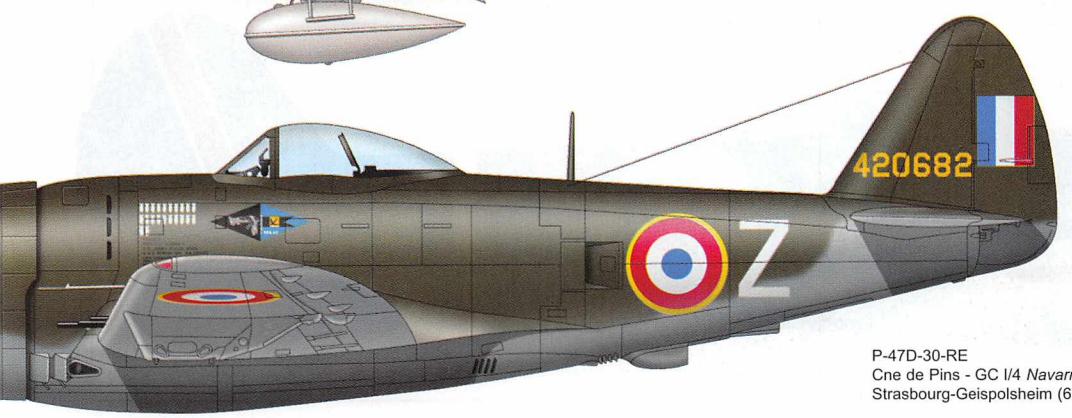

e 1er juillet 1941.




Curtiss H-75A n° 293
Cdt Archaimbault - GC II/5
Casablanca (Maroc), début 1941

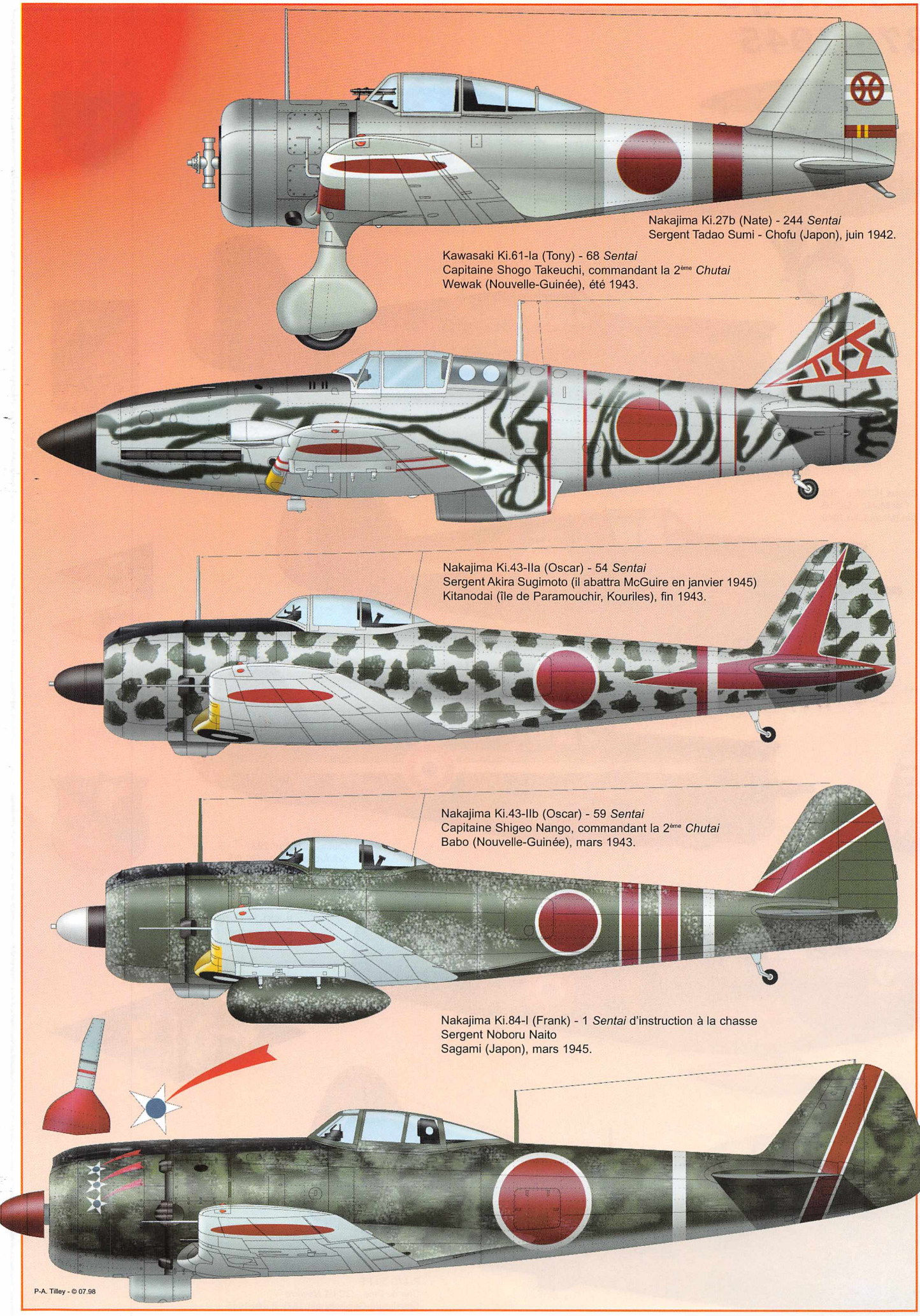



P-39Q-25 44-70917
Cne Lacombe - GC II/6 *Travail*
Nice (06), 8 mai 1945




P-47D-30-RE
Cne de Pins - GC I/4 *Navarre*
Strasbourg-Geispolsheim (67), 8 mai 1945.

© P-A. Tilley - juin 98



Nakajima Ki.27b (Nate) - 244 *Sentai*
Sergent Tadao Sumi - Chofu (Japon), juin 1942.

Kawasaki Ki.61-Ia (Tony) - 68 *Sentai*
Capitaine Shogo Takeuchi, commandant la 2ème *Chutai*
Wewak (Nouvelle-Guinée), été 1943.

Nakajima Ki.43-IIa (Oscar) - 54 *Sentai*
Sergent Akira Sugimoto (il abattra McGuire en janvier 1945)
Kitanodai (île de Paramouchir, Kouriles), fin 1943.

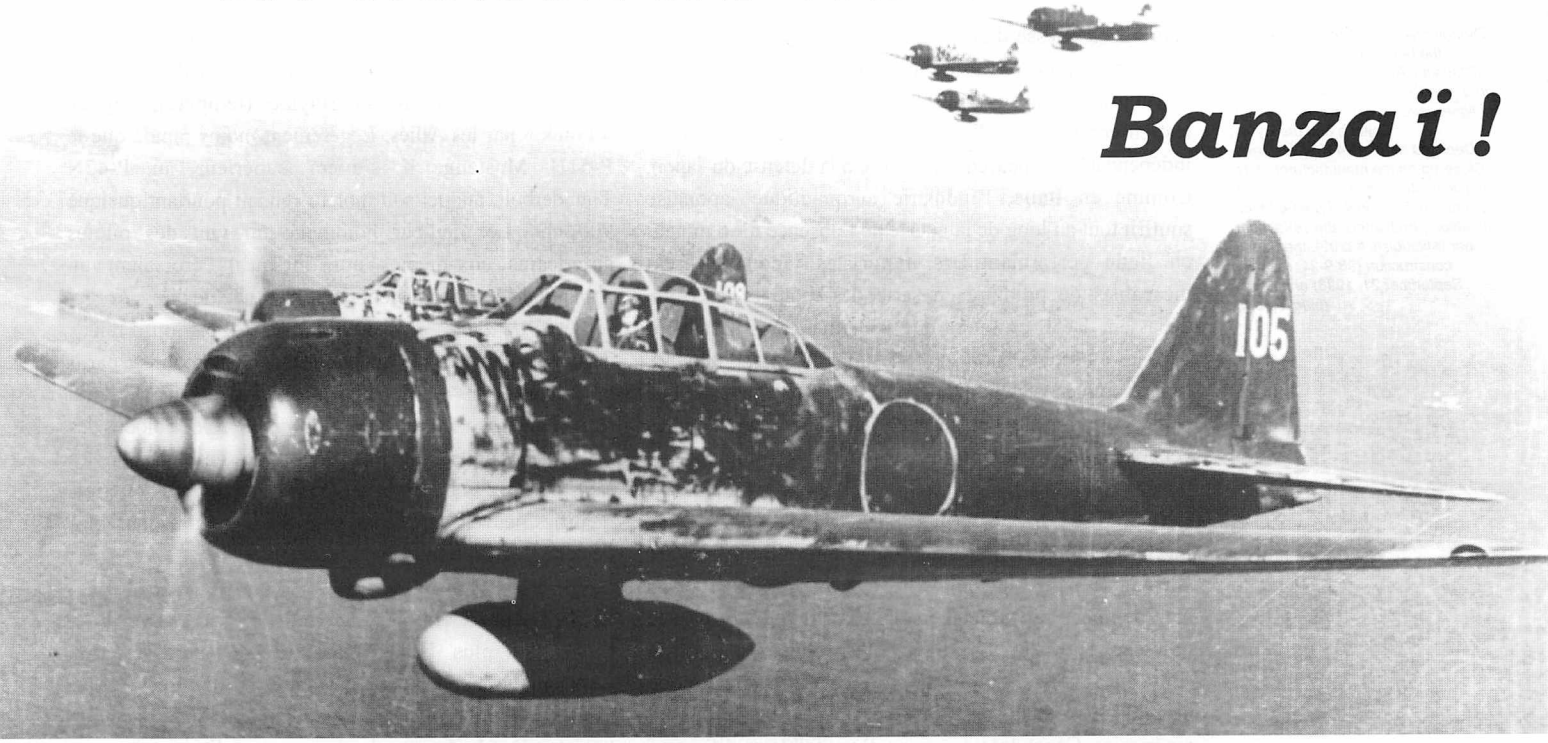
Nakajima Ki.43-IIb (Oscar) - 59 *Sentai*
Capitaine Shigeo Nango, commandant la 2ème *Chutai*
Babo (Nouvelle-Guinée), mars 1943.

Nakajima Ki.84-I (Frank) - 1 *Sentai* d'instruction à la chasse
Sergent Noboru Naito
Sagami (Japon), mars 1945.

P-A. Tilley - © 07.98

# La chasse japonaise en guerre

# Banzaï !




Yasuho Izawa
&
Christian-Jacques Ehrengardt

*Entre mai et août 1942, la guerre du Pacifique change de physionomie. Après avoir contenu les Japonais dans la mer de Corail, puis à Midway, les Américains prennent enfin l'initiative en débarquant à Guadalcanal. Pourtant, il faut encore attendre un an pour qu'ils puissent pleinement tirer profit de leur formidable potentiel industriel. Entre-temps, l'aviation japonaise est passée d'une position dominatrice à un certain attentisme, étape intermédiaire avant son irrémédiable déclin. La faute en incombe non seulement aux programmes de renouvellement du matériel, dont la plupart sont inadaptés aux conditions nouvelles du combat aérien, mais aussi aux graves erreurs du haut commandement, qui gaspille avions et équipages dans des opérations sans portée stratégique significative.*

## PREMIÈRE PARTIE : LES OUTILS

Lorsque la guerre du Pacifique éclata, le 8 décembre 1941 (heure de Tokyo), le Japon disposait de deux chasseurs qui allaient traumatiser les aviateurs alliés, le diabolique Type 0 (Mitsubishi A6M) de la marine et le Type 1 (Nakajima Ki.43, futur « Oscar ») de l'armée.

### LES MAUVAISES SURPRISES

Chez les Alliés, la surprise fut totale. Pourtant, ni l'un ni l'autre n'étaient des avions nouveaux. Le *Zéro* avait fait son apparition au-dessus de la Chine dès juillet 1940, effectuant sa première mission avec la 12 *Kôkûtai*, le 19 août. Un appareil, abattu par la DCA de Chengtu le 20 mai 1941, était tombé aux pieds de Claire Chennault et de ses *Tigres Volants*. Un rapport complet, auquel l'attaché de l'Air britannique en Chine avait joint une estimation très précise des performances de l'appareil, fut transmis au QG de la RAF à Singapour qui l'expédia à Londres. Qu'est-il devenu ?

Les « experts » de la RAF avaient-ils eux aussi succombé au « syndrome japonais » ? Il faut se souvenir qu'en mars, *The Aeroplane*, une revue américaine qui faisait autorité, avait publié une longue étude sur l'aviation japonaise dans laquelle on pouvait lire, notamment, que « *Les Japonais sont foncièrement imitateurs et manquent de créativité. Ce mélange de traits les rend conscients de leurs faiblesses et ils cherchent à les cacher du reste du monde par tous les moyens, affichant en façade des prétentions extravagantes et dénuées de tout fondement. Le manque de créativité se révèle de façon naïve et éhontée dans leurs avions* ».

Il fallut attendre août 1942 pour que les Américains, qui avaient capturé un A6M2 pratiquement intact aux Aléoutiennes, démystifient le *Zéro*. Cet appareil n'avait rien de diabolique. Il n'y a pas de miracle, pour obtenir une maniabilité et une autonomie supérieures à la moyenne, la cellule avait été allégée au maximum et débarrassée des gadgets occidentaux comme le blindage et les réservoirs auto-obturants.

### LES CHASSEURS DE L'ARMÉE IMPÉRIALE

La conception du Nakajima Ki.43 Hayabusa (faucon pélerin) remonte à 1938 et l'appareil s'apparente davantage à un modèle de transition qu'à un chasseur résolument moderne. Ni l'état-major de l'armée, ni le constructeur n'avaient voulu prendre le moindre risque d'innovation. C'était en fait un biplan typique de la fin des années trente transformé en monoplan. L'absence d'évolutivité de ses composants allaient enfermer le Hayabusa dans un carcan dont il ne put jamais sortir. Seuls quatre *Sentai* équipés en Ki.43 furent engagés dans les premières phases de la guerre du Pacifique, en Malaisie et en Birmanie.

L'armée impériale disposait pourtant dès son entrée en guerre d'un chasseur construit selon les critères occidentaux, le Nakajima Ki.44 (« Tojo »). Avec sa charge

*A6M3s of 251 Kôkûtai (ex-Tainan Kôkûtai) flying around Rabaul, the Japanese stronghold in the Salomons in 1943.*

Des A6M3 de la 251 *Kôkûtai* (anciennement Tainan *Kôkûtai*) montent la garde au-dessus de Rabaul, plaque tournante des forces japonaises dans le secteur des Salomon en 1943. (Archives A-J.)

alaire et sa vitesse d'atterrissage élevées, il fut boudé par les pilotes japonais, plus à l'aise dans leurs frêles et agiles Hayabusa. En raison de performances médiocres, après un test en conditions réelles en Birmanie avec la 47 *Chutai* indépendante, l'appareil fut réservé à la défense du Japon. Comme en Italie, l'industrie aéronautique japonaise souffrit tout au long de la guerre de l'absence d'un moteur en ligne performant. Les motoristes japonais furent incapables de produire en série des moteurs en étoile dépassant 1 850 cv (alors que les Américains montèrent dans les ultimes versions du P-47 un moteur de 2 800 cv). Mais, comme les cellules anciennes (*Zéro*, Hayabusa...) ne pouvaient pas absorber une telle puissance, les dernières versions reçurent des moteurs de 1 200 cv maximum.

## UNE BAISSE SENSIBLE DE LA QUALITÉ

La production sous licence du Daimler-Benz DB601 allemand à partir de 1940 offrit aux avionneurs japonais leur premier vrai moteur en ligne. Il fut monté dans le nouveau Kawaski Ki.61 Hien (hirondelle), dont la silhouette « italienne » lui valut de recevoir le nom de code de «Tony» de la part des services d'identification américains. Cependant, en raison d'une faible qualification de la main d'œuvre et des difficultés croissantes d'approvisionnement en matériaux stratégiques, le moteur du Hien constitua une source permanente d'ennuis. Les pannes étaient nombreuses et fréquentes et la durée de vie des moteurs dépassait rarement quatre heures. Compte tenu du fait qu'après l'été 1944, le Japon n'était plus en mesure de produire plus d'un moteur pour chaque cellule construite, les possibilités d'échanges standards et le ravitaillement en pièces détachées étaient quasiment nuls. Le plus étonnant est que le Ki.61 connut un développement inattendu avec l'installation d'un moteur en étoile de 1 500 ch, qui donna lieu à la naissance du modèle Ki.100 (le seul avion japonais de toute la guerre à n'avoir pas reçu de nom de code). L'appareil entra en service en mars 1945 et se révèla supérieur aux F6F Hellcat et P-51D Mustang.

Nous terminerons ce panorama des monoteurs de chasse de l'armée impériale avec sans doute le meilleur d'entre eux, le Nakajima Ki.84 Hayate (tempête), baptisé « Frank » par les Alliés. Légèrement moins rapide que le P-51H Mustang, il s'avèra supérieur au P-47N Thunderbolt, auquel son moteur rendait pourtant quelque 900 ch ! Le meilleur hommage lui vint des pilotes américains eux-mêmes qui, lorsqu'ils croisaient un appareil de ce type, avaient pris l'habitude de dire « *Forget it, it's a Frank !* » (laisse tomber, c'est un Frank). Toutefois, comme tous les avions japonais produits à partir du milieu de 1944, il souffrit de la baisse sensible de la qualité de la production aéronautique. Le féroce blocus des sous-marins américains établi autour des îles du Japon, les raids des B-29 et l'envoi au front des trop rares ouvriers qualifiés peuvent être tenus pour principaux responsables de cette dégradation.

## LES CHASSEURS DE LA MARINE IMPÉRIALE

L'une des plus belles réussites de la construction aéronautique japonaise, le Kawanishi N1K Shiden (éclair violet), naquit presque par hasard. Il s'agit d'une adaptation terrestre d'un hydravion de chasse, spécialité nippone qui, en 1942, n'avait plus aucun avenir. Le Shiden (« George ») offrait un excellent compromis entre les besoins du front et la facilité de production en masse. Équipé de volets dits « de combat », qui s'adaptaient automatiquement au facteur de charge, il alliait une maniabilité supérieure à la moyenne à d'excellentes performances. Toutefois, il souffrit encore de nombreuses maladies infantiles (notamment un freinage insuffisant) qui contraignirent Kawanishi à revoir entièrement son modèle. Le Shiden-Kai (« George 21 ») qui en résulta devint entre les mains de pilotes chevronnés l'un des meilleurs chasseurs du Pacifique. Toutefois, il pâtit également des défauts inhérents à son moteur Homare 21 et de la précipitation de sa mise en service, entraînant des défauts qui pour la plupart ne furent jamais corrigés. Les cadences restèrent faibles et seulement 428 machines furent produites avant la cessation des hostilités.

*Though replaced by the A6M aboard the heavy aircraft-carriers, the Mitsubishi A5M («Claude») was still in use in December 1941 aboard the lighter aircraft-carriers, such as the* Chitose *and the* Ryûjo. *Depicted here, a 14 Kôkûtai plane. Close-up on the manufacturer plate, giving information (from top to bottom) on the model (Type 96 Model IIb shipboard fighter), the serial number (Mitsubishi #3202), the date of construction (98-9-21, meaning September 21, 1938) and its unit (blanked out).*

Bien que remplacé à bord des porte-avions d'escadre, en décembre 1941, le Mitsubishi A5M (« Claude ») était encore en service à bord des porte-avions d'escorte, comme le *Chitose* et le *Ryûjo*. Ici, un appareil de la 14 *Kôkûtai* qui porte le code (« 9 ») conservé jusqu'en septembre 1941. En médaillon, la plaque constructeur sur laquelle figurent, de haut en bas, le modèle (chasseur embarqué type 96 IIb), le numéro de série (Mitsubishi n° 3202), la date de construction (98-9-21, soit le 21 septembre 1938) et l'unité d'affectation (case laissée en blanc). (Archives A-J.)

Le Mitsubishi J2M Raiden (éclair) marqua un changement significatif dans les mentalités de l'état-major de la marine impériale. Pour la première fois, le cahier des charges plaça la vitesse en palier et la vitesse ascensionnelle avant la manœuvrabilité. Le « Jack » connut son comptant de maladies infantiles et ne reçut le baptême du feu qu'en septembre 1944, deux ans et demi après le premier vol du prototype. Guère plus de 500 exemplaires furent produits.

On comprend mieux ainsi pourquoi le *Zéro* n'eut jamais de véritable successeur. De toute manière, à l'époque où il aurait dû être remplacé, la plupart des porte-avions japonais gisaient au fond de l'océan.

## DEUXIÈME PARTIE : LES HOMMES

Il existait deux possibilités pour devenir officier dans l'armée impériale. La première passait par l'inscription à l'Académie militaire qui ouvrit ses portes dès 1913. La seconde consistait à entrer à l'École de l'Air, dont la première promotion sortit en 1938. Vers la fin de l'année 1943, des cours spéciaux destinés aux cadets de l'armée, ouverts aux seuls universitaires, permirent également l'accession au grade d'officier. Cependant, les premiers pilotes ne furent formés que fin 1944, donc trop tard.

Quelques sous-officiers furent promus officiers par dérogation tout à fait exceptionnelle et quelques autres furent autorisés à suivre les cours de l'École de l'Air. Cependant, la proportion d'officiers sortis du rang demeura infinitésimale.

La marine impériale possèdait également son Académie, aussi ancienne que celle de l'armée. Les cadets de réserve de l'aéronavale, qui accueillaient les jeunes universitaires, fournirent à partir de 1935 un faible contingent annuel d'officiers pilotes.

Aussi bien dans l'armée que dans la marine, les meilleurs éléments se voyaient offrir le choix de leur spécialité. Le « top du top » pour un marin était d'être affecté à l'aviation embarquée. Pour le reste, la hiérarchisation des spécialités rejoignait approximativement celle des pays occidentaux.

Les promotions, en règle générale, étaient lentes pour les officiers, très lentes pour les sous-officiers. Un certain nombre de pilotes finirent la guerre avec le grade qui était le leur au début. Les officiers de la même promotion accèdaient tous ensemble au grade supérieur, sans que leur aptitude au commandement, leurs résultats ou leurs mérites personnels ne soient pris un seul instant en considération.

Il existait cependant un cas particulier, celui des pilotes ayant péri au cours d'une attaque « spéciale ». Ils étaient automatiquement promus de deux rangs; à titre posthume, est-il besoin de préciser.

Les décorations et citations décernées du vivant des pilotes étaient quasiment inexistantes, à une exception, la *Bukosho* (comparable à la DSO britannique). Créée lors de l'incident du Nomenhan, elle pouvait être accordée autrement qu'à titre posthume. Cependant, le haut commandement l'attribua d'une manière très avare.

La qualité des pilotes de chasse subit une brutale dégradation après la bataille de Midway, qui vit la disparition de nombreux vétérans chevronnés. Le sort funeste des batailles suivantes ne fit qu'amplifier le mouvement. La marine perdit ainsi de nombreux officiers, précieux non seulement encadrer les jeunes combattants, mais aussi pour dispenser leur expérience dans les écoles. D'ailleurs, on note qu'en 1945 les grades étaient inférieurs de deux rangs à ceux nécessités par la même fonction en 1941.

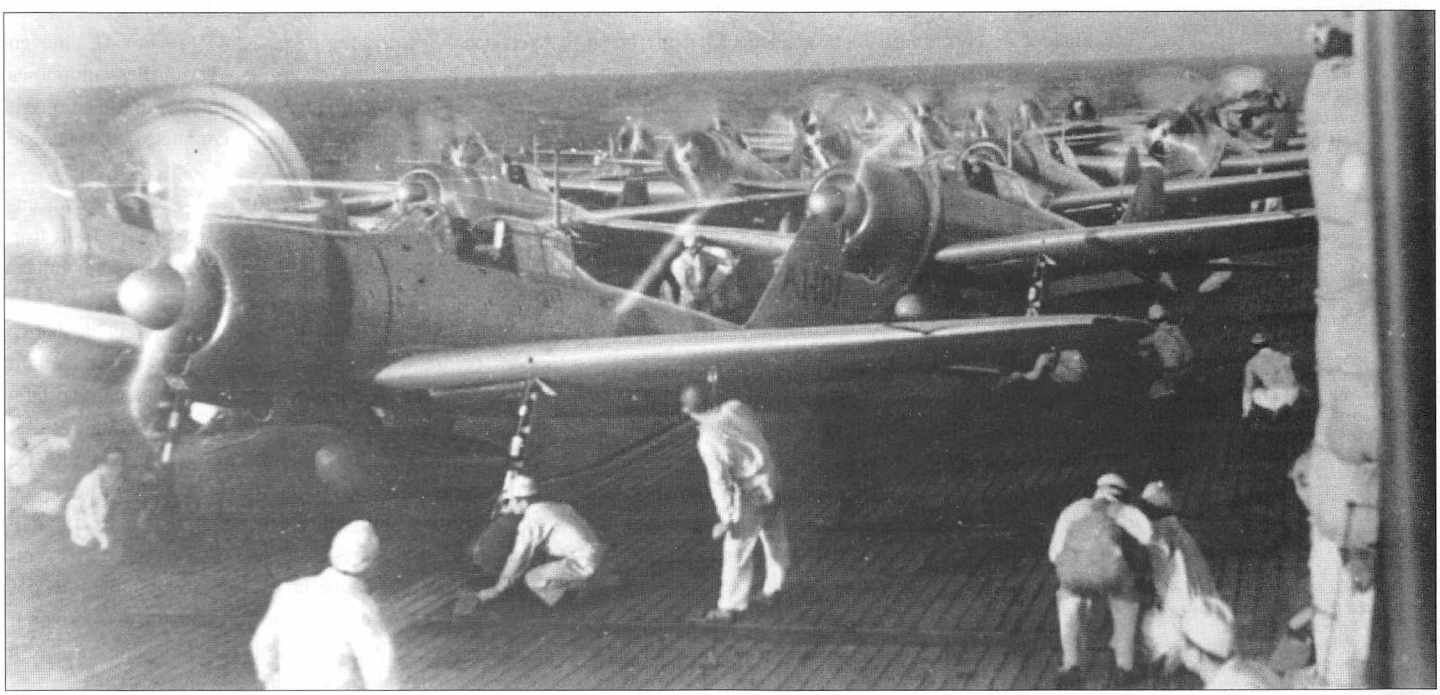
En outre, lors du naufrage de ses porte-avions, la marine perdit également des équipes techniques hautement qualifiées et difficiles à remplacer. Leur disparition entraîna une nette et rapide baisse du taux de disponibilité du matériel.

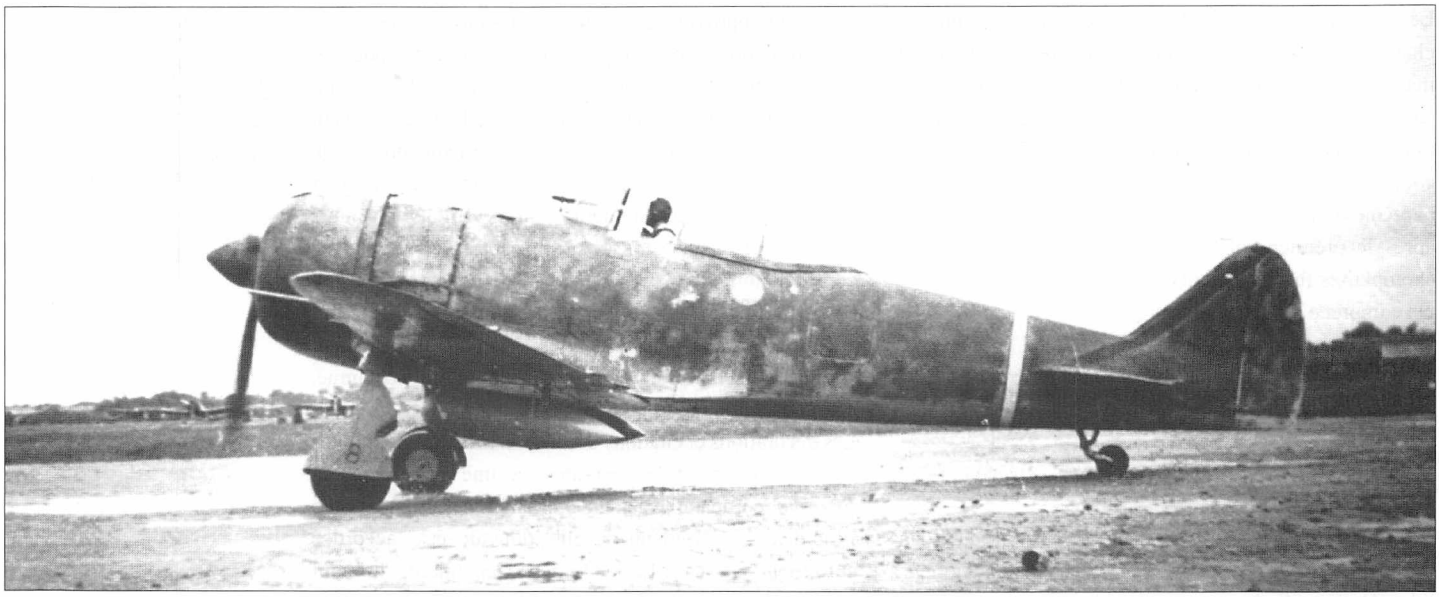
### TACTIQUES

Jusqu'au milieu de l'année 1943, les Japonais volèrent en formation de trois appareils, remplacée ensuite par le *finger four*, emprunté à la RAF. Le talon d'Achille de

*The Mitsubishi Type 0 will never be superseded by any other type in the Imperial Navy. It will fight from the very first day till the very last of the Pacific War, becoming a flying legend just like the Messerschmitt Bf 109 and the Supermarine Spitfire. Shown here are A6M2s on the* Akagi *deck on December 7, 1941 at 06.00 (Hawai time). On the foreground, Lt.Cdr. Itaya's plane (AI-101), who will lead the first wave of 9 fighters from the* Akagi *over Pearl Harbor.*

Le Mitsubishi type 0 restera irremplaçable au sein de la marine impériale et combattra dans le Pacifique du premier au dernier jour, rejoignant ainsi le Messerschmitt Bf 109 et le Supermarine Spitfire dans la légende.
Ici, des A6M2 sur le pont de l'*Akagi*, le 7 décembre 1941 à 6 heures (heure d'Hawaï). Au premier plan, l'appareil du capitaine de corvette Itaya (codé AI-101), qui conduit la première vague de neuf chasseurs de l'*Akagi* au-dessus de Pearl-Harbor.
(Archives A-J.)





Le capitaine Yasuhiko Kuroe à bord d'un Ki.44 de pré-série avec la 47 *Chutai* autonome, à Kuantan (Malaisie), début 1942. Avec 30 victoires à son palmarès, Kuroe fait partie des grands as de l'armée impériale. Il en obtient trois sur Ki.44 pendant la conquête de la Malaisie. On note le « 8 » rouge sur la trappe du train, le disque blanc sous la verrière, la bande rouge sur la dérive et l'absence de cocarde de fuselage. (Collection Y. Izawa)

*Page suivante* : le Ki.61-I-kai du commandant Teruhiko Kobayashi, commandant le 244 *Sentai*, en janvier 1945 à Chôfu (Tokyo). Ce groupe, formé en juillet 1941, restera basé au Japon pendant toute la durée de la guerre. Dans les taches du camouflage, on distingue difficilement cinq silhouettes de B-29 peintes sous la verrière. C'est probablement à bord de cet avion que Kobayashi a percuté volontairement un B-29 le 27 janvier. Il terminera la guerre avec 12 victoires confirmées. (Collection Y. Izawa)

Top
*Capt. Yasuhiko Kuroe aboard one of the pre-production Ki.44s of 47 Independant Chutai, at Kuantan (Malaya), early 1942. With 30 «kills» Kuroe is one of the top-ranking aces of the JAAF. He scored 3 victories with his Ki.44 over Malaya. Notice the red «8» on the undercarriage door, the white disk below the canopy and the red stripe on the fin. No fuselage roundel.*

Next page
*Major Teruhiko Kobayashi's Ki.61 when he was leading 244 Sentai in January 1945 at Chofû (Japan). Five silhouettes of B-29 can hardly be seen under the cockpit. On January 27, he deliberatly rammed a B-29 while flying this plane. Kobayashi will survive the Pacific war with 12 «kills» to his credit.*

l'aviation japonaise demeura tout au long de la guerre les liaisons radio. Les transmissions entre le sol et les avions étaient inexistantes et celles entre les avions en vol si mauvaises que la plupart du temps, les pilotes ne se donnaient même pas la peine de brancher leur radio. Les communications étaient donc établies visuellement, par battements d'ailes ou signaux avec les mains... Cependant, un effort particulier avait été consenti pour améliorer les liaisons entre les avions de reconnaissance et les navires, de manière à accélérer la réception de messages parfois vitaux.

Toutefois, le plus gros handicap dont souffrit l'aviation japonaise au cours du conflit fut une complète absence de coopération entre l'armée et la marine. La rivalité était telle que chacune fit construire ses propres avions pour des missions identiques, ce qui entraîna une duplication inutile et coûteuse des programmes et un gâchis d'énergie et de matières premières stratégiques. Pire, les munitions utilisées par les avions de la marine étaient incompatibles avec les armes des appareils de l'armée et réciproquement. Rares furent les occasions où les deux forces aériennes travaillèrent de concert. En règle générale, chacune laissa l'autre se débrouiller avec ses problèmes. La flotte appartenant à la marine, l'armée ne lèva pas le petit doigt pour tenter de sauver les navires en péril lors de la bataille des Philippines. De même, la marine se sentit peu concernée par les combats en Chine et préfèra s'occuper de tout à fait autre chose que de s'intéresser au sort de l'armée.

## TROISIÈME PARTIE : LES CAMPAGNES

### L'ARMÉE IMPÉRIALE

L'organisation de l'armée impériale était assez proche de celle des autres forces aériennes bélligérantes. Une flotte aérienne (*Koku-Gun*) groupait deux ou trois divisions aériennes (*Hiko-Shidan*), qui elles-mêmes rassemblaient de deux à quatre escadres (*Hiko-Dan*), ainsi que des unités éparses, comme des escadrilles d'entraînement et des groupes autonomes (*Dokoritsu-Hikotai*).

L'escadre se composait généralement de trois à cinq groupes (*Sentai*) et, parfois aussi de quelques groupes autonomes. Ces derniers se caractérisaient par leur grande mobilité. Recevant leur affectation directement de l'état-major de l'armée, ils pouvaient être rapidement envoyés sur les points névralgiques. Ils disposaient d'un nombre très variable d'avions et pouvaient même être subdivisés en escadrilles autonomes.

Le *Sentai* constituait l'unité de base de l'armée impériale. Il se composait de trois à quatre escadrilles (*Chutai*) et d'une escadrille allégée d'état-major (*Sentai Hombu*), tout à fait comparable au *Geschwaderstab* de la Luftwaffe. Enfin, les *Chutai* étaient théoriquement divisées en trois ou quatre sections (*Shotai*). Jusqu'à la mi-1943, la *Shotai* comprenait généralement trois avions, ce qui donnait ainsi une dotation très théorique de 48 appareils pour un *Sentai*. Cette dotation était sujette à de nombreuses fluctuations en fonction des circonstances.

### LE SUD-EST ASIATIQUE

Entre octobre 1939, date de la cessation des hostilités avec l'Union Soviétique au Nomenhan, et novembre 1941, l'activité aérienne fut assez réduite. Bien évidemment, tout allait changer le 8 décembre (heure de Tokyo).

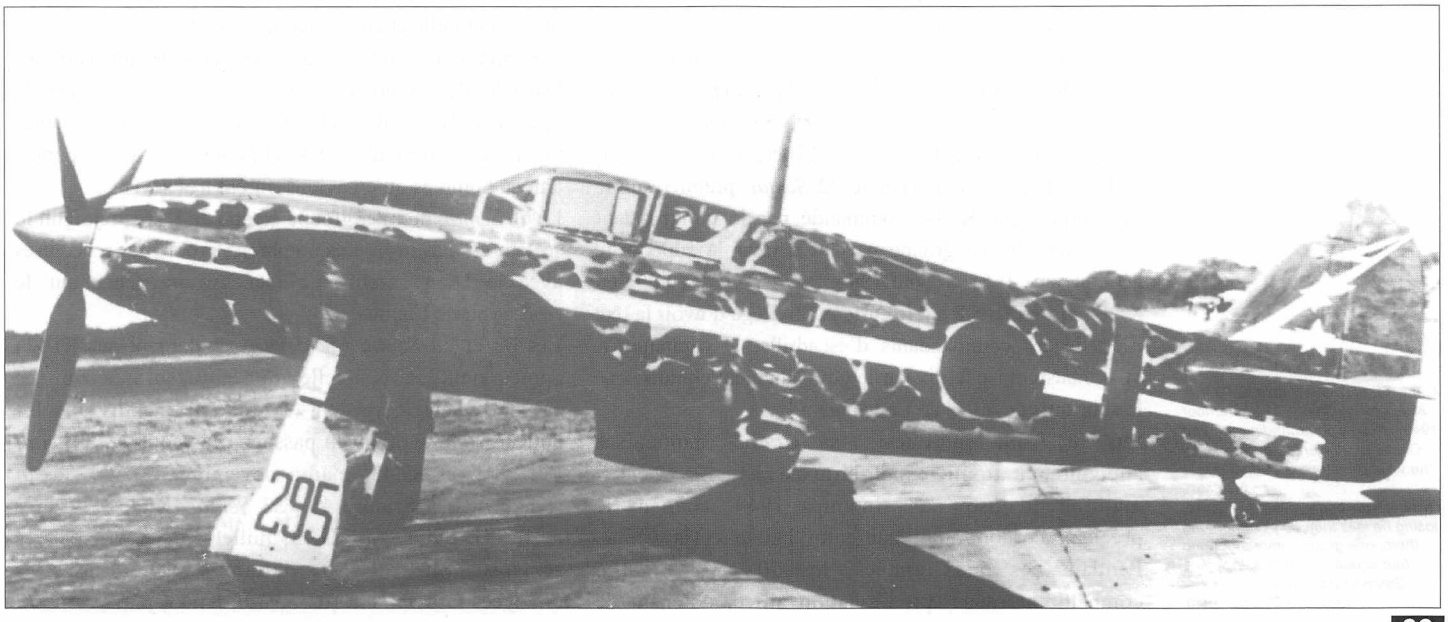
Avec deux *Sentai* équipés en Ki.43 (59 et 64), cinq en Ki.27 (1, 11, 24, 50 et 77) et deux escadrilles autonomes (47 sur Ki.44 et 84 sur Ki.27), l'armée impériale couvrit les opérations terrestres visant à la conquête de la Malaisie et de la Birmanie.

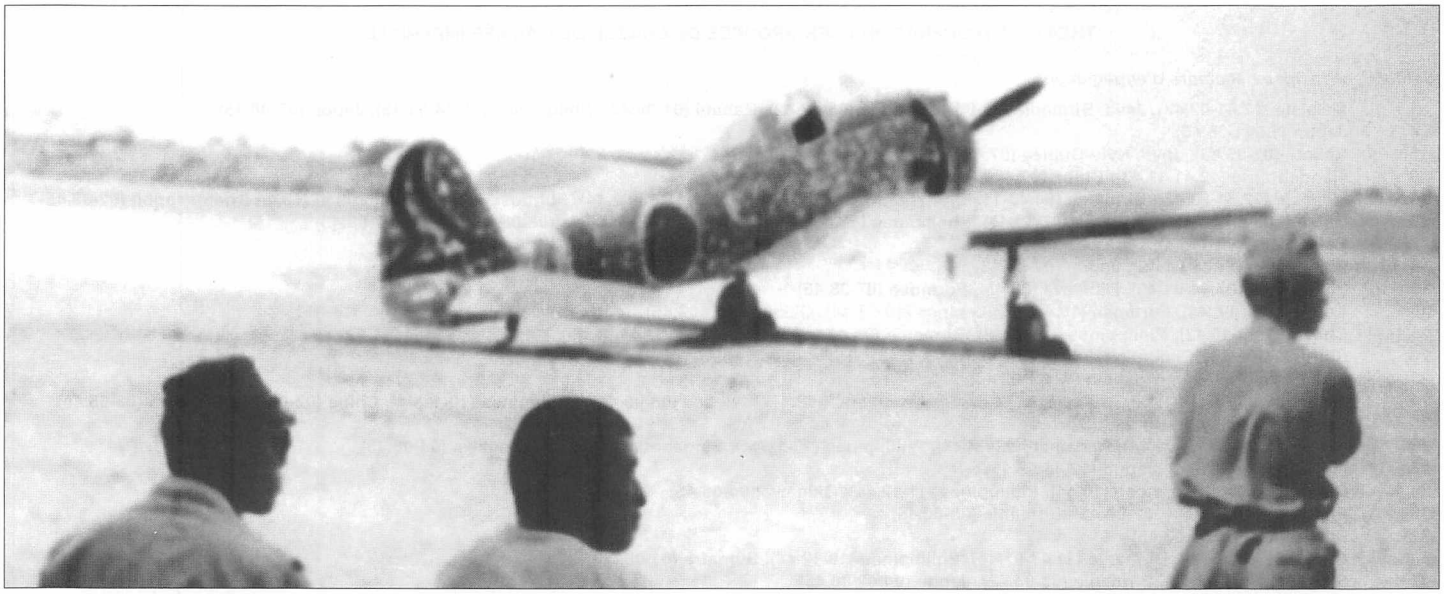
Avec seulement deux *Sentai* sur Ki.27, elle intervint au-dessus des Philippines. Cependant, en raison de la trop faible autonomie des Ki.27, le travail fut rapidement abandonné à la marine.

En Malaisie, les 59 et 64 *Sentai* se taillèrent de larges succès contre les Hurricane britanniques et les Bullafo néerlandais. Sous le commandement du lieutenant-colonel Tateo Kato (déjà titulaire de 10 victoires remportées en Chine), le 64 *Sentai* faisait un peu figure d'unité d'élite. Le 22 décembre, le groupe remporta 11 victoires au-dessus de Kuala-Lumpur. Entre le 12 janvier et le 7 mars 1942, il revendiqua 30 victoires au-dessus de Singapour et 18 au-dessus de Java. Malgré la rapide mise en déroute des armées alliées, ce ne fut pas une promenade de santé pour la chasse qui perdit un total de 171 appareils jusqu'à la fin des combats dans le secteur de Java, en avril 1942.

## THÉÂTRES D'OPÉRATIONS DES GROUPES DE CHASSE DE L'ARMÉE IMPÉRIALE

| *Sentai* | *Principaux secteurs d'engagement* |
|---|---|
| 1 | Malaisie (12.41-02.42), Java, Birmanie (03-05.42), Chine (06-10.42), Rabaul (01-08.43), Philippines (10.44-01.45), Japon (02-08.45) |
| 4 | Japon (12.41-08.45) |
| 5 | Rabaul (02-06.43), Java, Nvle-Guinée (07.43-07.44), Japon (08-12.44) |
| 9 | Mandchourie (12.41-11.43), Chine (02.44-08.45) |
| 11 | Malaisie (12.41-03.42), Birmanie (04.42-11.42), Rabaul (12.42-06.43), Chine (12.43-02.44), Formose (10.44), Philippines (10.44-01.45), Japon (02-08.45) |
| 13 | Rabaul (05-09.43), Nvle-Guinée (07-10.44), Philippines (12.44), Indochine (03.45), Malaisie (05-06.45), Chine (07-08.45) |
| 17 | Philippines (09-11.44), Okinawa (03-06.45) |
| 18 | Philippines (11.44-01.45), Japon (02-08.45) |
| 19 | Philippines (07.44-01.45), Okinawa (06.45), Formose (07-08.45) |
| 20 | Kouriles (04-06.44), Formose (10.44), Philippines (10-12.44), Okinawa (03-06.45), Japon (07-08.45) |
| 21 | Chine (12.41-10.42), Philippines (04-06.42), Birmanie (01.43-01.44), Formose (02.44-07.45) |
| 22 | Chine (08-09.44), Philippines (10-12.44), Japon (02.45), Corée (03-05.45) |
| 23 | Japon (11.44-08.45), Iwo Jima (12.44-02.45) |
| 24 | Philippines (12.41-01.42), Chine (07-09.42), Nvle-Guinée (05-06.44), Celebes (08-09.44), Philippines (10-11.44), Chine (02-03.45), Okinawa (03-05.45) |
| 25 | Chine (12.41-06.45), Corée (06-08.45) |
| 26 | Nvle-Guinée (11.43-01.44), Andaman (03-04.44), Philippines (10-11.44), Singapour (03-06.45), Okinawa (04-08.45) |
| 28 | Mandchourie (11.44), Japon (12.44-08.45) |
| 29 | Chine (09-10.44), Formose (10.44), Philippines (11-12.44), Okinawa (04-06.45) |
| 30 | Philippines (09-11.44, 01-04.45), Birmanie (03-05.45) |
| 31 | Philippines (09.44-03.45) |
| 33 | Chine (09.42-09.43), Birmanie (11.43-01.44), Philippines (10-12.44), Sumatra (01-06.45) |
| 47 | Singapour (01-02.42), Birmanie (03-04.42), Japon (04.42-08.45) |
| 48 | Chine (05.44-08.45) |
| 50 | Philippines (12.41-04.42), détachements Birmanie (01.42-05.45), Nvle-Guinée (06-08.43), Formose (07-08.45) |
| 51 | Japon (04.44-08.45) |
| 52 | Japon (04-09.44), Philippines (10-11.44), Japon (12.44-08.45) |
| 53 | Japon (03.44-08.45) |
| 54 | Chine (12.41-09.42), Kouriles (07.43-08.45), Philippines (11.44-02.45), Okinawa (07.45) |
| 55 | Philippines (11.44-01.45), Japon (01.45-08.45), Okinawa (04-07.45) |
| 56 | Japon (03.44-08.45) |
| 59 | Malaisie (12.41-02.42), Timor (01-06.43), Nvle-Guinée (06.43-02.44), Japon (07.44-02.45), Okinawa (04-05.45), Japon (05-08.45) |
| 63 | Nvle-Guinée (01-04.44) |
| 64 | Malaisie, Birmanie, Sumatra, Java (12.41-03.42), Birmanie (03-05.42, 10-12.42, 02.43-06.44, 08.44-04.45), Cambodge, Indochine (05-08.45) |
| 68 | Salomon (05-07.43), Nvle-Guinée (06.43-04.44), Halmahera (05-07.44) |
| 70 | Mandchourie (08-11.44), Japon (11.44-08.45) |
| 71 | Japon (10.44), Philippines (11.44-02.45), Japon (04-08.45) |
| 72 | Philippines (12.44-01.45) |
| 73 | Japon (11.44), Philippines (12.44-01.45) |
| 77 | Birmanie (12.41-06.42, 01.44), Nvle-Guinée (03-04.44) |
| 78 | Nvle-Guinée (07.43-04.44) |
| 85 | Chine (07.43-05.45), Corée (05-08.45) |
| 87 | Birmanie (05.44), Sumatra (01.45) |
| 101 | Japon (01-03.45), Okinawa (04-06.45) |
| 102 | Japon (12.44-08.45) |
| 103 | Japon (01-03.45), Okinawa (03-06.45) |
| 104 | Mandchourie (12.44-08.45) |
| 105 | Okinawa (03-06.45) |
| 111 | Japon (07-08.45) |
| 112 | Japon (07-08.45) |
| 200 | Philippines (11.44-01.45) |
| 204 | Birmanie (11.43-08.44), Philippines (10-11.44), Indochine (03-07.45), Okinawa (détachement 05-07.45) |
| 244 | Japon (12.41-08.45) |
| 246 | Japon (08.42-11.43), Formose (12.43-03.44), Japon (06-08.44), Philippines (11-12.44), Japon (05-08.45) |
| 248 | Nvle-Guinée (11.43-04.44) |





Le Nakajima Ki.43-II du capitaine Taketo Sakashita, commandant la 2ème *Chutai* du 33 *Sentai* à Kuangtung (Chine) en septembre 1943. Cette unité souffrira énormément en Chine, ne perdant pas moins de 30 pilotes (dont un commandant de groupe et quatre commandants d'escadrille, parmi lesquels Sakashita) entre septembre 1942 et octobre 1943.
On note la large bande rouge entourant l'arrière du fuselage, signe distinctif du commandant d'escadrille.
(Collection Y. Izawa)

*Capt. Taketo Sakashita's Ki.43-II at Kuangtung (China), in September 1943. He was commanding the 2nd Chutai of 33 Sentai, as shown by the wide red stripe around the rear fuselage.*
*This unit was badly mauled in China, losing no less than 30 pilots (among them, one group commander and four squadron leaders, including Sakashita) between September 1942 and October 1943.*

En Birmanie, volant pourtant sur un matériel démodé, les 1 et 11 *Sentai* s'acquittèrent correctement de leur tâche. Le 77 *Sentai*, équipé lui aussi en Ki.27, fit face aux *Flying Tigers* et aux meilleures unités de la RAF. Il s'en tira fort bien, puisqu'il revendiqua 120 avions ennemis détruits (en combat ou au sol) pour la perte de 17 pilotes, entre le 8 décembre 1941 et le 10 juin 1942.
Ouvrons rapidement une parenthèse ici pour inviter le lecteur à ne pas accorder trop de crédit aux revendications de la chasse japonaise. Elles n'ont souvent qu'un très lointain rapport avec la réalité. Cette affabulation involontaire, mais systématique, et la foi inébranlable d'un état-major qui n'écoutait que ce qu'il voulait entendre, débouchèrent souvent sur des décisions désastreuses.

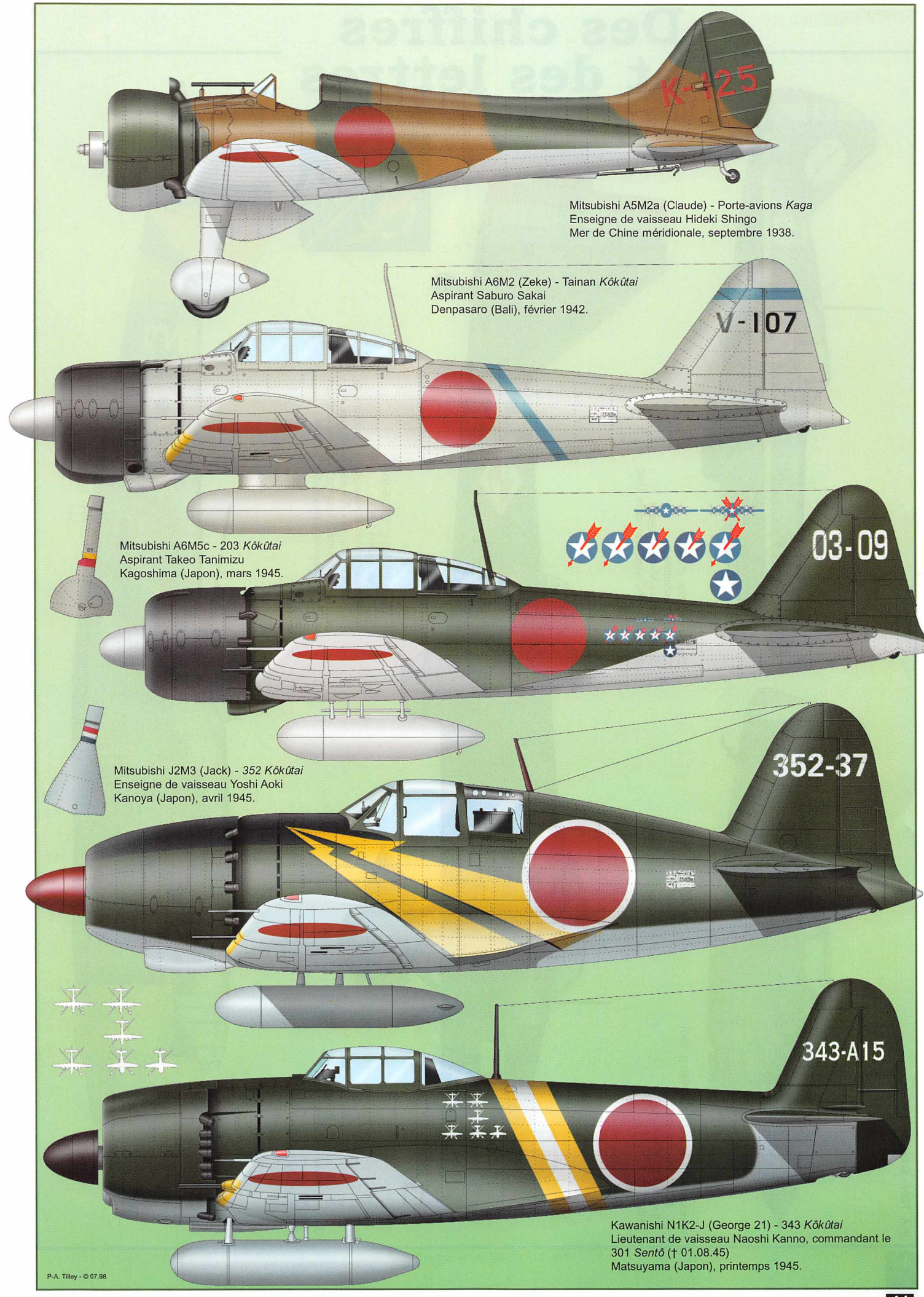
**LA CHINE**

En Chine, le 25 *Sentai* (ex-10 *Chutai* autonome) fit face à l'aviation chinoise et à la 14th *Air Force* jusqu'en juin 1945, époque où il fut détaché en Corée. Sous les ordres du commandant Toshio Sakagawa, il remporta de nombreux succès : 54 victoires de juillet à octobre 1943 (dont 36 P-40, 7 P-38 et 8 B-24), pour la perte de 8 avions. Il célèbra sa 100ème victoire le 28 janvier 1944. Pas moins de sept as volèrent dans cette unité.
Les principales unités engagées en Chine furent les 9 *Sentai* (Ki.44 et Ki.84, 1944/45), 11 *Sentai* (Ki.43, 1944), 24 *Sentai* (Ki.43, 1942 et 1944), 33 *Sentai* (Ki.43, 1942/43), 48 *Sentai* (Ki.43, 1944/45) et 54 *Sentai* (Ki.27, 1942). Il faut aussi signaler le 22 *Sentai*, première unité transformée sur Ki.84; commandé par le commandant Jozo Iwahashi, ce groupe parvint à ravir la supériorité aérienne aux P-51 en août 1944. Le 85 *Sentai*, équipé en Ki.44 puis en Ki.84, eut le curieux privilège d'avoir la tête d'un de ses commandants d'escadrille, le capitaine Y. Wakamatsu, mise à prix par le gouvernement chinois sous le sobriquet de « l'as au nez rouge » !
Sur le front sud-ouest, les troupes japonaises atteignirent la frontière indo-birmane en mai 1942 et s'y maintinrent jusqu'au printemps 1944, coupant le précieux cordon ombilical entre l'Inde et la Chine. Pendant ces deux années, les 50 et 64 *Sentai* combattirent sans répit l'aviation alliée, obtenant de nombreux succès, mais subissant de lourdes pertes.
Le 50 *Sentai* (Ki.84) revendiqua 237 victoires (probables incluses) pour la perte de 82 pilotes entre janvier 1942 et avril 1945. Parmi ses neuf grands as, on peut citer le sergent-chef Satoshi Anabuki (39 victoires, second au palmarès général de l'armée impériale, premier Japonais au palmarès de la guerre du Pacifique, premier pilote à avoir reçu une citation de son vivant) et l'adjudant-chef Isamu Sasaki (38 victoires, troisième ex-æquo).
Le 64 *Sentai* (Ki.43) fut crédité de la destruction de 258 avions ennemis en combat aérien pendant la guerre, auxquels il faut ajouter 25 probables et 144 détruits au sol, pour la perte de 122 pilotes. Au moins dix as émergèrent de ce groupe, dont le capitaine Yasuhiko Kuroe, commandant en second entre mars et décembre 1943.
Après la défaite japonaise d'Imphal (juin 1944), ces deux groupes accumulèrent davantage de pertes que de victoires. Ils furent repliés en Indochine en août.

**LE PACIFIQUE EST**

Un front tout à fait inattendu par son ampleur s'ouvrit pour l'armée sur le Pacifique. Les unités de chasse y furent envoyées dans les pires conditions, avec une intendance quasiment nulle et un soutien inexistant.
Les premières unités englouties dans le tonneau des Danaïdes des Salomon furent les 1 et 11 *Sentai* (Ki.43). Ils opérèrent dans cette zone et au-dessus de la Nouvelle-Guinée entre décembre 1942 et juillet 1943. Leurs pertes, tant en hommes qu'en avions, furent très sévères.
Le 68 *Sentai*, premier groupe équipé du Ki.61, rejoignit le secteur en mai 1943. Les nombreux problèmes rencontrés avec le Hien eurent une fâcheuse incidence sur le rendement de l'unité.
Les 68 et 78 *Sentai* (ce dernier également sur Ki.61) demeurèrent en Nouvelle-Guinée jusqu'à la fin des combats dans le secteur (avril 1944), tandis que les autres groupes firent un passage plus court : 13 *Sentai* (Ki.45kai et Ki.43, mai à novembre 43), 24 *Sentai* (Ki.43, mai à octobre 43), 33 *Sentai* (Ki.43, février à avril 44), 59 *Sentai* (Ki.43, juillet 43 à février 44; y remporte plus de 90 victoires). Quelques unités envoyées tardivement (63 *Sentai*, Ki.43, janvier 44; 77

**Suite et fin, page 46**




Mitsubishi A5M2a (Claude) - Porte-avions *Kaga*
Enseigne de vaisseau Hideki Shingo
Mer de Chine méridionale, septembre 1938.

Mitsubishi A6M2 (Zeke) - Tainan *Kôkûtai*
Aspirant Saburo Sakai
Denpasaro (Bali), février 1942.

Mitsubishi A6M5c - 203 *Kôkûtai*
Aspirant Takeo Tanimizu
Kagoshima (Japon), mars 1945.

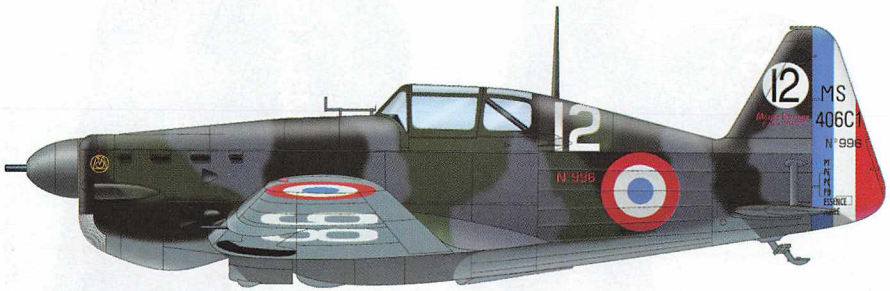
Mitsubishi J2M3 (Jack) - *352 Kôkûtai*
Enseigne de vaisseau Yoshi Aoki
Kanoya (Japon), avril 1945.

Kawanishi N1K2-J (George 21) - 343 *Kôkûtai*
Lieutenant de vaisseau Naoshi Kanno, commandant le
301 *Sentô* († 01.08.45)
Matsuyama (Japon), printemps 1945.

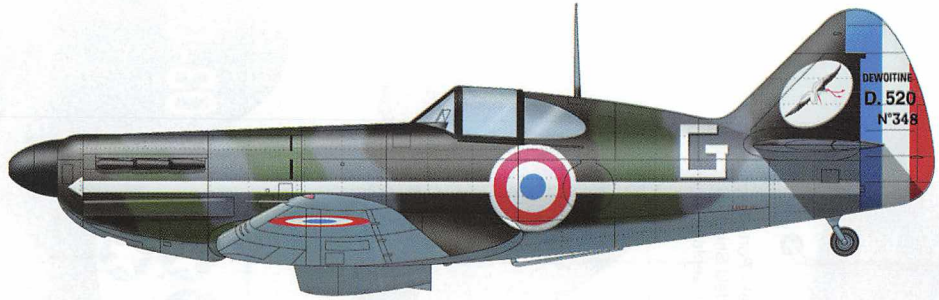
P-A. Tilley - © 07.98

P-A. Tilley - © 08.98

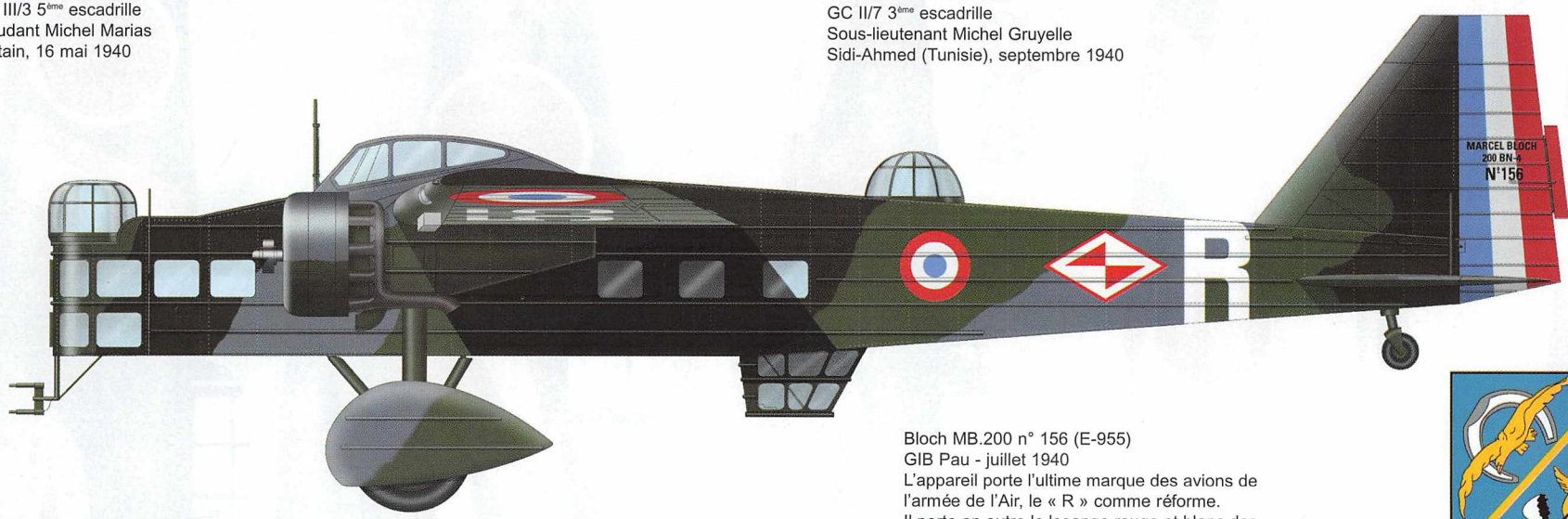
# Des chiffres et des lettres




Morane-Saulnier MS.406 n° 996 (L-586)
GC III/3 5ème escadrille
Adjudant Michel Marias
Vertain, 16 mai 1940

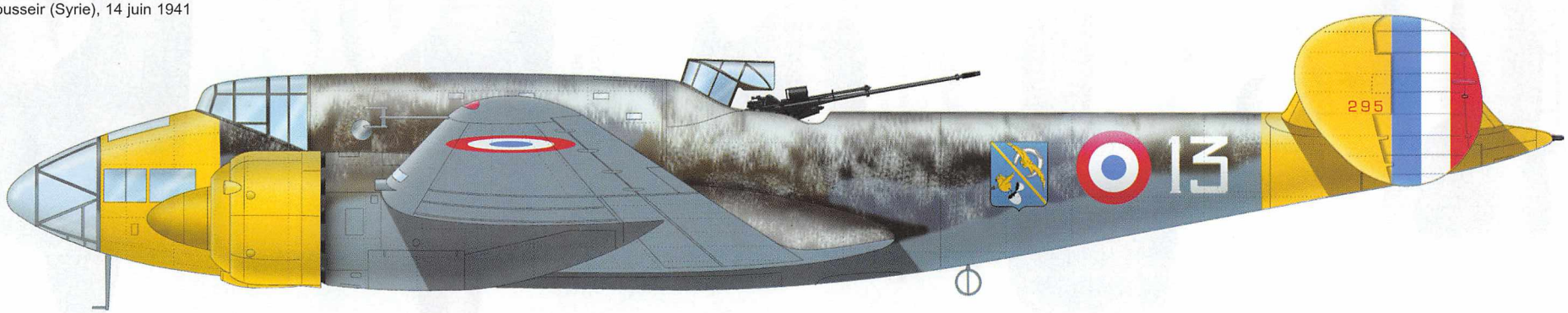



Dewoitine D.520 n° 348
GC II/7 3ème escadrille
Sous-lieutenant Michel Gruyelle
Sidi-Ahmed (Tunisie), septembre 1940




Bloch MB.200 n° 156 (E-955)
GIB Pau - juillet 1940
L'appareil porte l'ultime marque des avions de l'armée de l'Air, le « R » comme réforme.
Il porte en outre le losange rouge et blanc des avions réservés à l'instruction au PSV.

Lioré-et-Olivier LeO 451 n° 295
GB I/31 état-major
Commandant Lauzin
Qousseir (Syrie), 14 juin 1941



# Camouflage et marques

*Sous ce titre, nous vous proposerons régulièrement un sujet méconnu des camouflages et marques standards ou bien les variations plus ou moins fantaisistes, parfois en parfaite contradiction avec les circulaires officielles.*

Lors de la déclaration de guerre, les avions de combat français arboraient, non sans une certaine fierté, d'énormes insignes sur les flancs et un numéro individuel généralement peint sur la dérive. L'apparition des cocardes de fuselage, décidée le 13 janvier 1940, entraîna souvent le déplacement de l'insigne et du numéro individuel. Le 9 février, pour des raisons de sécurité, tous les insignes furent interdits.

Devant l'inertie des unités à renier leurs traditions, le 24 avril, une note autorisa les insignes, mais uniquement sur la dérive. Le chiffre individuel devait alors passer sur le fuselage, en arrière de la cocarde, et sa taille ne devait pas dépasser le diamètre de la cocarde. Les avions d'une même unité devaient être numérotés de manière séquentielle, de 1 à 20 pour la 1ère escadrille et de 21 à 40 pour la 2ème.

Les photos sont là pour le prouver, on trouve tout et son contraire...

## LES ÉTATS-MAJORS

Les commandants d'escadrille se réservèrent en général le « 1 » et les commandants de groupe se passèrent volontiers de toute immatriculation, estimant que la présence du double insigne suffisait à les identifier en vol. Toutefois, quelques uns se distinguèrent en peignant une lettre (« A » pour le commandant Stehlin du GC III/6, « X » pour son adjoint, le capitaine Sautier, ancien polytechnicien ou encore « M » pour le commandant Morlat du GC II/3).

Aux échelons supérieurs, certains généraux firent peindre l'initiale de leur nom sur le fuselage (le « H » du général Houdemont), d'autres décorèrent leur avion d'une manière un peu plus fantaisiste (le fameux « pirate » du général Pinsard).

## LES NUMÉROTATIONS FANTAISISTES

Pour « tromper l'ennemi », au moins deux groupes ont adopté une numérotation apparemment non séquentielle :

– le GC II/4 a d'abord peint sur ses Curtiss H-75A des numéros aléatoires, puis les deux derniers chiffres du numéro de série (par exemple, le sous-lieutenant Plubeau a volé sur les H-75A n° 130 et 167 qui portaient respectivement les nombres « 30 » et « 67 » sur le fuselage);

– le GC II/9 a utilisé des numéros très élevés, puisque l'on trouve le « 45 », le « 63 » et même le « 71 ».

Certains pilotes de chasse superstitieux sautèrent le « 13 » et le sous-lieutenant du Boucher du GC III/1 le remplaça même par un zéro.

## LES FORMES ET LES COULEURS

Comme aucune instruction ne réglementait la forme et la couleur des chiffres individuels, les groupes donnèrent libre cours à leur imagination.

On trouve des chiffres ronds, carrés, avec ou sans sérif, de forme « cyrillique » au GC III/10, des chiffres romains à une escadrille du GC I/2 et du GBA I/51, des lettres à une escadrille du GC II/7 (l'initiale du pilote – les nouveaux qui avaient une initiale déjà utilisée étaient systématiquement affectés à l'autre escadrille !) et des chiffres « arabes » aux GC I/7 et GB I/39, basés au Levant.

Les chiffres étaient parfois peints à même le camouflage, avec ou sans ombre, avec ou sans liseré, ou bien sur un sup-

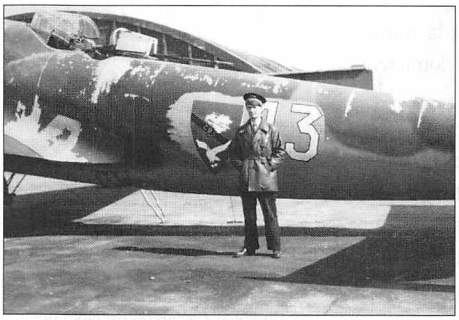
Le Curtiss H-75A n° 130 du sous-lieutenant Plubeau, peu après l'armistice.
Le GC II/4 avait d'abord adopté des numéros aléatoires avant de reprendre les deux derniers chiffres du numéro de série des avions. La raison de ces choix et surtout de ce changement, reste encore obscure.
(Archives A-J., D.R.)

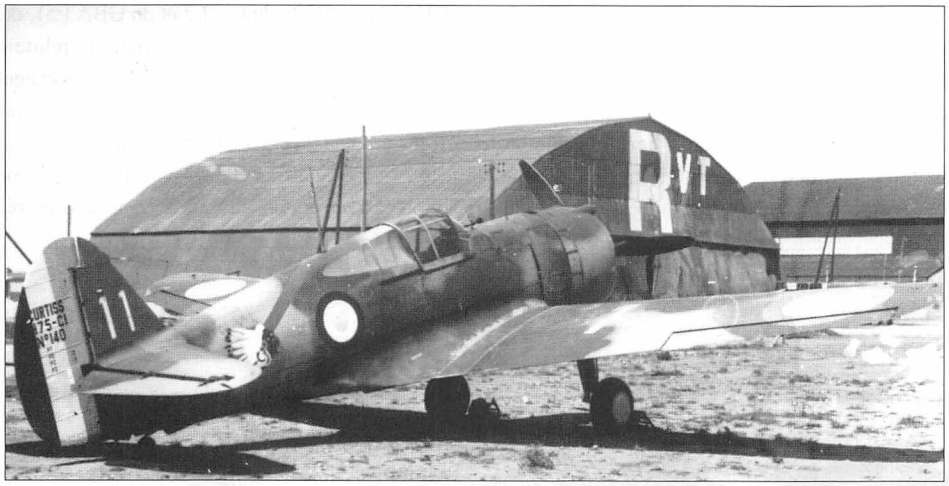
port plein ou ajouré, en forme de disque ou de losange.
Il convient de préciser que de nombreuses unités changèrent de système d'identification entre septembre 1939 et novembre 1942.
Les Potez 631 de chasse de nuit portèrent en règle général leur chiffre individuel sur un disque noir frappé d'un ou des deux côtés des dérives. L'ensemble était répété sous le nez.
Certaines unités, comme le GC I/6 et le GC III/6, remirent en vigueur une habitude de 14-18 qui consistait à répéter le chiffre individuel sur l'extrados. Cette pratique était toutefois plus courante dans les formations non combattantes (CIC, écoles...).

## SOUS VICHY

Pendant la période d'armistice, l'état-major voulut remettre un peu d'ordre dans la maison. Il fut ainsi décidé dès juillet 1940, que les unités, quelle que soit leur spécialité, numéroteraient leurs avions de 1 à 12 à la 1ère escadrille et de 21 à 33 à la 2ème, les commandants de groupe et leur adjoint se réservant un code de leur choix (on trouve, par exemple, une lettre aux GC II/3 et III/6 (voir plus haut), aucune identification alphanumérique aux GC I/4 et I/5, le « 13 » au GB I/12 et le « 01 » au GB I/25).
Encore une fois, le GC II/7 se distingua. Sa 3ème escadrille n'en abandonna pas pour autant ses lettres, le sous-lieutenant Gabriel Gauthier en profitant même pour inaugurer sa longue série d'avions immatriculés « GG ». Quant à la 4ème escadrille, avec sa magnifique panthère noire qui se sentait à l'étroit sur la dérive, elle conserva les dispositions d'avant-guerre (insigne sur le fuselage, chiffre sur la dérive).

*Ci-dessous* : trois commandants successifs du GB I/12 devant le LeO 451 n° 207 à Istres. De haut en bas, le commandant Ruth (septembre 1940), le commandant Plique (avril 1941) et le commandant Finé (mai 1942). Ils avaient tous les trois conservés le « 13 » comme signe distinctif. (Archives A-J., D.R.)





*Ci-dessus* : fin mai 1940, l'état-major ordonne au CIC de Chartres de transférer ses chasseurs armés aux unités de première ligne. Cinquante-huit appareils rejoignent ainsi le front, dont le H-75A n° 140 que l'on voit ici à deux époques différentes. Affecté au GC II/5 et redécoré, il a néanmoins conservé son « 1 » d'origine sur l'extrados droit. *Faites ce que je dis, ne faites pas ce que je fais* : les états-majors se sont bien gardés d'imiter le CIC de Chartres et tous les généraux et colonels ont conservé jusqu'au bout leurs Morane 406 (neufs !), Curtiss et autres D.520, alors qu'ils auraient très bien pu faire leur tournée des popottes en D.510 ou même en biplan de liaison...

**LES INITIALES (identifiées) DES PILOTES de la 3ème escadrille du GC II/7 (1940/42)**

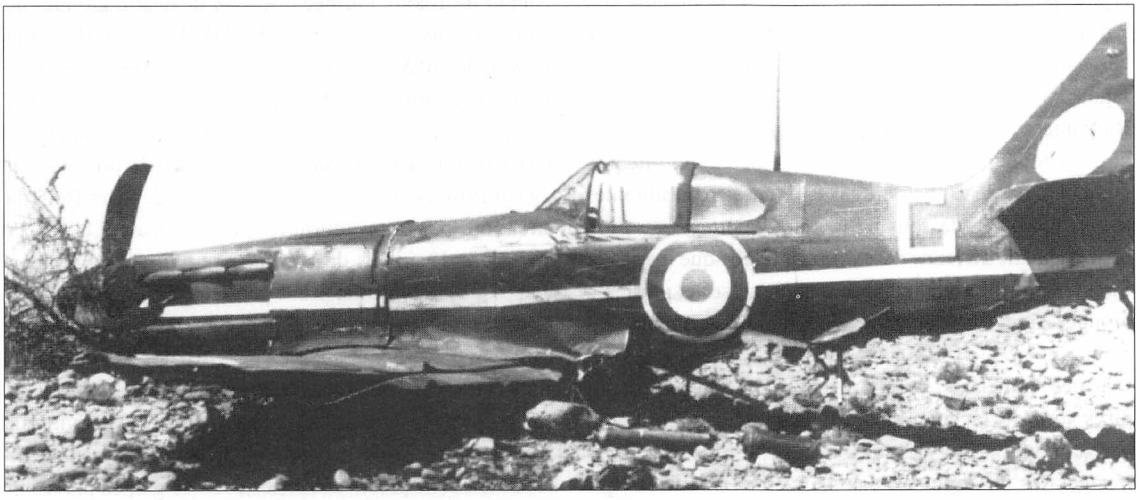
| | |
|---|---|
| B | Adjudant Buisson |
| C | Lieutenant Carrière |
| D | Sergent Jean Doudiès |
| F | Sous-lieutenant Fouchier |
| G | Sous-lieutenant Michel Gruyelle |
| GG | Sous-lieutenant Gabriel Gauthier |
| H | Capitaine Henri Hugo |
| J | Sous-lieutenant Henri Jeandet |
| K | Sergent Marcel Haberkorn |
| M | Sergent René Martin |
| P | Capitaine Marie Papin |
| S | Sergent Léon Sonntag |
| V | Sous-lieutenant Georges Valentin |

**LES CHIFFRES ARABES UTILISÉS PAR LES GC I/7 ET GB I/39**

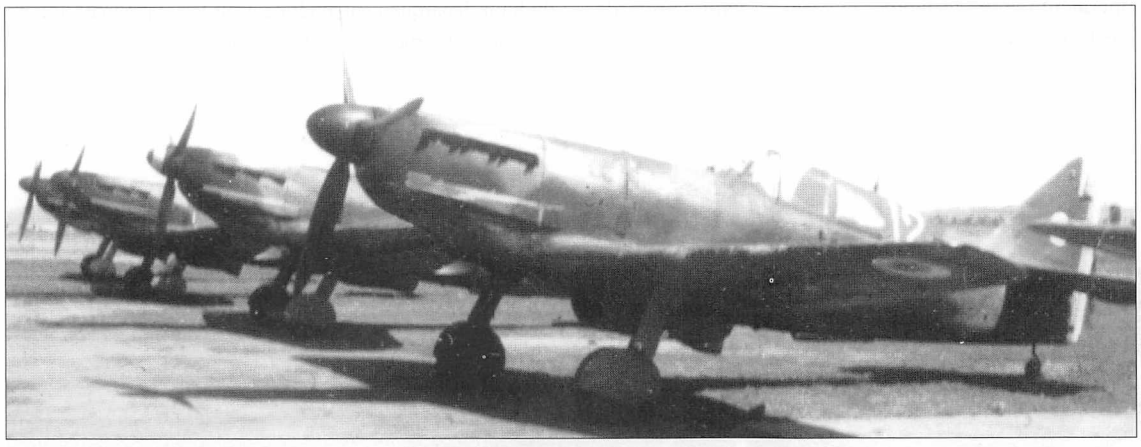
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

١ ٢ ٣ ٤ ٥ ٦ ٧ ٨ ٩ ٠

Alignement de Bloch 152 du GC II/9 à Aulnat, en janvier 1941. Dans la rangée de gauche, on aperçoit le « 71 » et derrière un appareil dont le numéro individuel commence par un « 6 ». Au premier plan, le n° 634, qui porte le « 45 ». Quelque temps plus tard, le GC II/9 adoptera la numérotation standard.
(Photo G. Lepage)




La raison pour laquelle le sous-lieutenant Gabriel Gauthier a adopté son célèbre « GG » : le « G » seul avait été attribué au sous-lieutenant Michel Gruyelle. On voit ici son D.520 n° 348 après un atterrissage mouvementé le 16 septembre 1940. L'insigne de la SPA 73 est porté dans un ovale sur la dérive.
(Archives A-J., D.R.)



Des D.520 du GC III/3 après leur repli en Afrique du Nord, en juillet 1940. Comme les insignes de ce groupe n'ont jamais été acceptés officiellement, la 5ème escadrille a répété le numéro individuel derrière la verrière, une pratique inaugurée sur les Morane 406 dès 1939.
(Photo R. Duval)

La 2ème escadrille du GBA I/51 avait adopté des chiffres romains. On voit ici le n° 65, qui survivra à la campagne de mai-juin 1940.
(Archives A-J., D.R.)

*A 73 Sentai Ki.84 (Frank), at Tokorozawa (near Tokyo), where the group was based between October and December 1944. It left for the Philippines islands, where it only claimed four victories (two were credited to its c/o, Major Teruo Misumi). Wiped out during its very first combats, it was disbanded soon after its c/o's death (January 1945).*

*Sentai*, Ki.43, février 44 et 248 *Sentai*, Ki.43, octobre 43) ne purent être repliées et furent capturées à Hollandia en avril 1944.

Dans les autres secteurs qui s'étendaient des Îles Nicobar, de Java et Sumatra jusqu'à l'extrémité occidentale de la Nouvelle-Guinée, les combats aériens furent plus sporadiques. Le 20 juin 1943, quelques formations, dont le 59 *Sentai* (Ki.43), attaquèrent Darwin (Australie) où elles détruisirent neuf avions en combat pour la perte d'un chasseur et d'un bombardier.

En juin 1944, les 13 et 24 *Sentai* participèrent à quelques raids sur Biak où ils subirent de lourdes pertes (40 appareils et 20 pilotes pour le 24 *Sentai*) sans contrepartie notable.

## LES PHILIPPINES

Après la perte des Mariannes, en juin 1944, tous les efforts portèrent sur le renforcement de la défense des Philippines. De nombreuses unités y furent envoyées, ne laissant que 16 *Sentai* défendre le reste de l'empire (9 au Japon, en Mandchourie et aux Kouriles, 4 en Chine, 2 en Birmanie et 1 à Sumatra). Bien que 25 groupes purent être réunis pour la grande bagarre, qui débuta véritablement le 20 octobre, le taux de disponibilité des avions tomba en dessous de la côte d'alerte bien avant. La suprématie aérienne des Alliés était telle que les pertes furent effroyables, tant dans le ciel qu'au sol et plusieurs groupes furent anéantis dès la première semaine des combats.

L'armée impériale rencontra des conditions encore pires lors de la bataille d'Okinawa. Cinq *Sentai* qui participaient à l'escorte des missions dites « spéciales » depuis Formose et six autres qui opèraient depuis le Japon tentèrent en vain de retarder l'échéance, devenue désormais inéluctable.

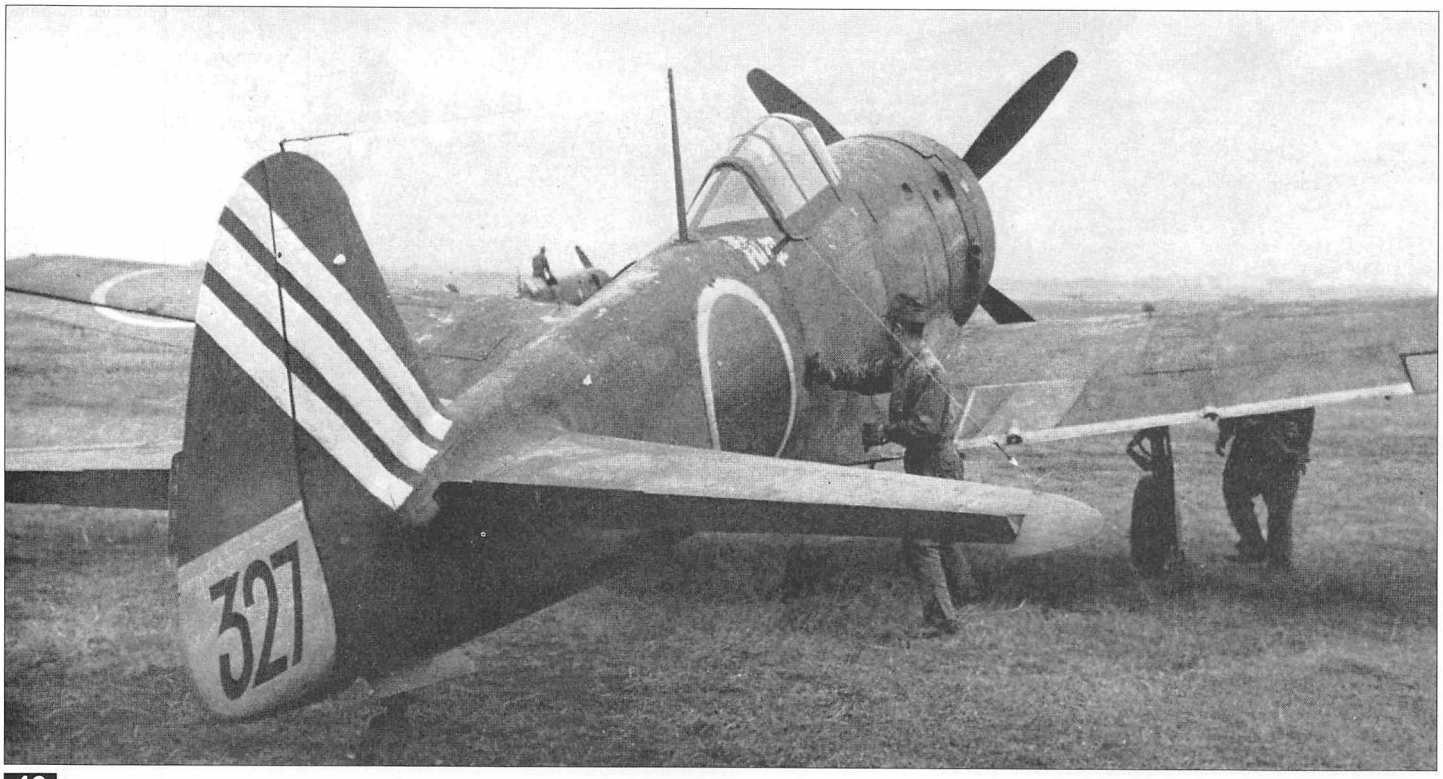
## LA DÉFENSE DE LA MÈRE PATRIE

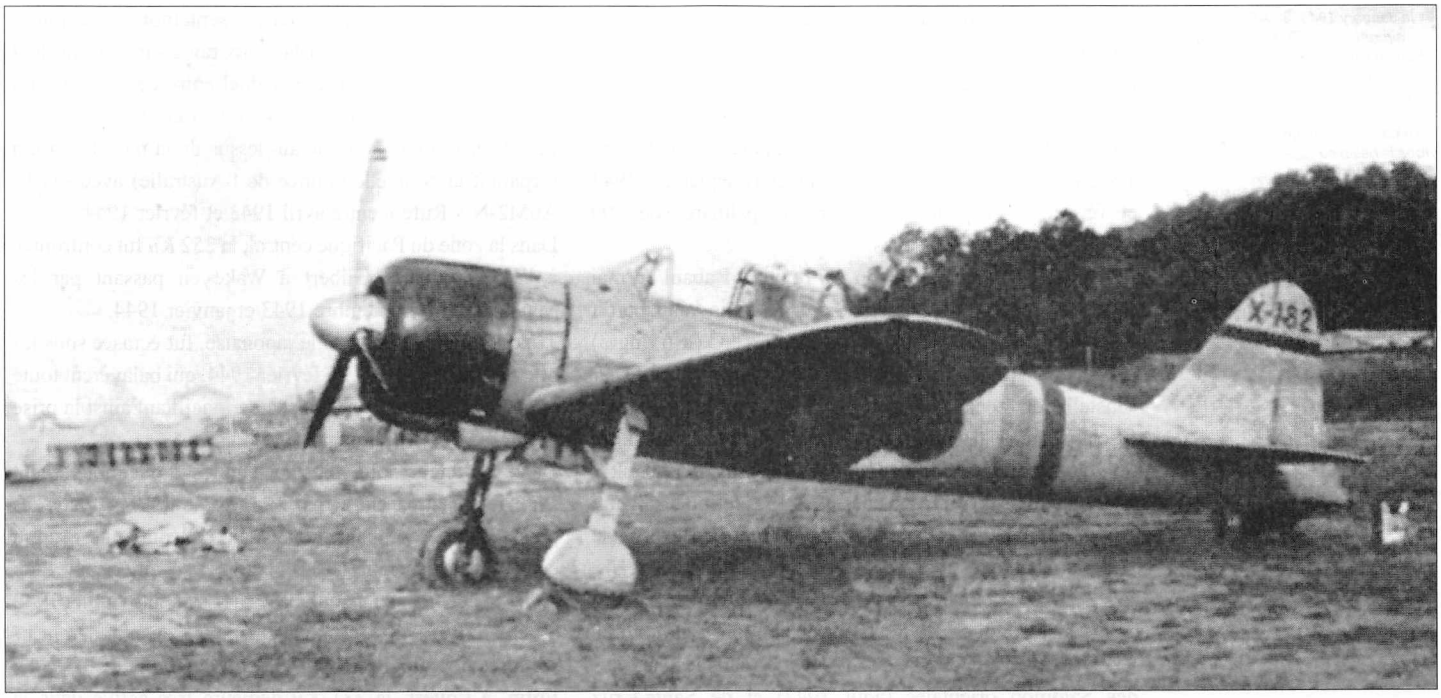
Début 1942, plusieurs unités stationnaient au Japon (4 *Sentai*, sur Ki.27, 47 *Chutai* autonome sur Ki.44, 244 et 246 *Sentai* sur Ki.27), mais la défense du territoire s'apparentait alors davantage à l'aviation de tourisme qu'à la guerre aérienne.

Le raid de Doolittle, le 18 avril 1942, traumatisa le haut commandement japonais. Cette attaque, sans aucune portée autre que symbolique, l'obligea à dégarnir le front pour renforcer la défense du territoire. Pourtant, les Américains n'allaient pas revenir avant deux ans. Le 15 juin 1944, 80 B-29, partis de Chine, bombardèrent Yawata. Ce n'était qu'un prélude au tsunami de fer et de feu qui allait s'abattre et ravager les villes du Japon.

Les B-29 volaient trop haut pour les intercepteurs japonais. Certains furent débarrassés de tout le superflu (radio, blindage...), mais ce n'était pas toujours suffisant. Autour de Tokyo, l'armée disposait de quatre groupes de monomoteurs, les 23 *Sentai* (Ki.44), 47 *Sentai* (Ki.44 et Ki.84), le 70 *Sentai* (Ki.44) et le 244 *Sentai* (Ki.61). Entre novembre 1944 et février 1945, les 47 et 244 *Sentai* parvinrent à tirer leur épingle du jeu, revendiquant respectivement 19 victoires confirmées et 29 probables et 29 confirmées et 37 probables. À partir de mars 1945, la situation prit une tournure plus délicate. Les B-29 arrivaient désormais de nuit à basse altitude ou de jour, mais sous la protection d'une puissante escorte de chasse. Avec les raids réguliers des chasseurs des *Task Forces* de l'US Navy et ceux entrepris par l'USAAF à partir d'Iwo Jima et d'Okinawa, la chasse japonaise devait aussi veiller sur ses propres terrains. À partir de juin, toute activité sur le sol japonais fut suspendue, soit de force (par manque de carburant et de pièces détachées), soit de gré, en prévision du futur débarquement américain sur le sol japonais, qui ne se produisit jamais, on sait pourquoi.

Un Nakajima Ki.84-Ia (« Frank ») du 73 *Sentai*, à Tokorozawa (près de Tokyo), où le groupe stationne d'octobre à décembre 1944 avant de partir pour les Philippines. Il n'y remporte que quatre victoires (dont deux attribuées à son chef, le commandant Teruo Misumi) et est virtuellement annihilé dès ses premiers combats. Il sera dissous en janvier 1945, peu après la mort de son commandant. (Archives A-J.)






Un A6M2 de la 3 *Kôkûtai* à Rabaul (Nouvelle-Bretagne), à l'automne 1942.
L'appareil porte le code X-182 en noir sur le haut de l'empennage vertical. Les bandes sont jaunes et rouges.
(Collection Y. Izawa)

## LA MARINE IMPÉRIALE

Les unités étaient organisées en flottilles (*Kôkûtai* ou *Kû* en abrégé) qui portaient soit un numéro (11 *Kû*), soit le nom de leur base (Yokosuka *Kû*). Chaque flottille était composée d'un nombre variable d'escadrilles (*Buntai*) dont la dotation théorique, pour la chasse, allait de 9 à 12 avions. Plusieurs flottilles constituaient un groupe aérien (*Kokû Sentai*) et plusieurs groupes aériens formaient une flotte aérienne (*Kokû Kantai*).

Les flottilles groupaient des escadrilles de différentes spécialités. Par exemple, la Tainan *Kû* possédait à l'origine six *Buntai* de chasseurs et une *Buntai* de reconnaissance. La numérotation des flottilles fut modifiée en novembre 1942 et passa à trois chiffres (dont le premier indiquait la spécialité : 1, 2, 3 pour la chasse).

À partir de mars 1944, un nouveau système entra en vigueur, mais pour compliquer les choses, l'ancien ne fut pas totalement supprimé. L'unité de base devint la *Hikôtai*, dont un nombre variable formait une *Kôkûtai*. Un préfixe indiquait la spécialité (*Sento* pour la chasse). Les *Hikôtai* n'étaient pas rattachées aux *Kôkûtai* de manière immuable; ainsi, la *Sento* 301 *Hikôtai*, équipée de 48 Shiden-kai, fut rattachée à la 343 *Kû* entre janvier et août 1945).

Les unités embarquées à bord des porte-avions ne portèrent aucune dénomination particulière en dehors du nom de leur bâtiment de rattachement. En février 1944, les unités aériennes furent dissociées des porte-avions et reçurent une dénomination spécifique.

## LES PREMIÈRES CAMPAGNES

La guerre du Pacifique éclata avec l'attaque surprise sur Pearl Harbor, à laquelle prirent part les six porte-avions d'escadre (*Akagi*, *Kaga*, *Sôryû*, *Hiryû*, *Shôkaku* et *Zuikaku*). Jusqu'en avril 1942, date de la fin des raids sur Ceylan, l'aviation embarquée ne connut que de larges succès. Le premier coup d'arrêt fut donné lors de la bataille de la mer de Corail, les 7 et 8 mai 1942, au cours de laquelle le *Shôho* fut coulé et les *Shôkaku* et *Zuikaku* mis temporairement hors de combat. La marine impériale savoura ses 99 victoires aériennes (voir nos remarques plus haut), sans se rendre compte que l'absence de ses deux porte-avions d'escorte un mois plus tard allait avoir des conséquences tragiques.

La bataille de Midway, les 5 et 6 juin 1942, marqua le tournant de la guerre du Pacifique. Ce fut un désastre de première grandeur pour la marine impériale. Avec quatre de ses porte-avions envoyés au fond de l'océan (*Akagi*, *Kaga*, *Sôryû* et *Hiryû*), l'aviation embarquée perdit non seulement de nombreux pilotes chevronnés, mais aussi des mécaniciens hautement qualifiés. Les 62 victoires de l'*Akagi*, les 44 du *Kaga*, les 38 du *Sôryû* et les 79 de l'*Hiryû* furent une bien maigre consolation (les pertes américaines dépassèrent légèrement les 100 appareils). Au palmarès individuel figurent l'enseigne de vaisseau Iyozô Fujita (*Sôryû*) avec 10 victoires (dont 7 en participation) et le lieutenant de vaisseau Akira Yamamoto (*Kaga*) avec 9 victoires (dont 5 en participation).

## GUADALCANAL ET LES SALOMON

Le 7 août, les troupes américaines débarquèrent à Guadalcanal. Trop laxiste, le haut commandement japonais avait négligé d'établir des relais dans les Salomon et la base la plus proche de Guadalcanal était Rabaul, à 1 000 km. Ne prenant pas non plus la menace au sérieux, il réagit trop tard pour redresser la situation et se laissa engluer dans une guerre d'usure dont il n'avait pas les moyens de sortir vainqueur. Surtout qu'il continuait à s'entêter aux Aléoutiennes et en Nouvelle-Guinée où les pertes étaient supérieures aux gains potentiels.

La Tainan *Kû*, unité d'élite, fut la première flottille de la marine engagée au-dessus de Guadalcanal, ses pilotes parcourant 2 000 km aller et retour à chaque mission... Elle fut rapidement suivie par la 2 *Kû* (devenue 582 *Kû* en novembre 1942), qui obtint quelque 220 victoires au-dessus des Salomon, la 14 *Kû* (future 802 *Kû*) équipée en hydravions A6M2-N (« Rufe ») et la 6 *Kû*, qui fut basée à Buin (Bougainville) d'octobre 1942 à mars 1944 (date de sa dissolution) et qui remporta 100 victoires dans le secteur.

*A 3 Kôkûtai A6M2 Zero at Rabaul (New Britain), fall 1942.*
*The code (X-182) is black and the stripes red and yellow.*

*In January 1943, 36 A6M3s of the aircraft-carrier* Zuikaku, *led by Lt Kenjirô Nôtomi, operated from Buin on Bougainville island to cover the retreat of the Japanese troops from Guadalcanal.*
*The aircraft with the two white chevrons is believed to be Nôtomi's. The tail codes have been erased by wartime censorship.*
*During several other operations, such as operation «Ro-gô», the shipboard fighters flew from land bases. This absurd strategy cost many seasonned pilots and left the aircraft-carriers idle in the meantime.*

La 252 *Kû* livra de durs combats dans les Salomon entre novembre 1942 et mars 1943 et fut créditée de 109 victoires pour la perte d'une trentaine de pilotes. La Kanoya *Kû*, une autre unité d'élite (devenue 253 *Kû* en novembre 1942), obtint 110 victoires pour la perte de 16 pilotes, de septembre 1942 à mai 1943. Elle revint à Rabaul entre septembre 1943 et février 1944 pour augmenter son palmarès de 500 nouvelles victoires aériennes.

Rebaptisée 251 *Kû*, la Tainan *Kû* revint à Rabaul en mai 1943 et remporta 230 victoires en trois mois, mais perdit 34 pilotes. Elle reçut deux Nakjamia J1N1-C (« Irving ») de reconnaissance modifiés en chasseurs de nuit par l'installation de deux canons obliques sur le dessus de fuselage. Dans la nuit du 21 mai, le premier maître Shigetoshi Kudô abattit deux B-17 au-dessus de Rabaul; il allait obtenir cinq autres succès nocturnes le mois suivant. La flottille devait être transformée en unité de chasse de nuit par la suite.

Les 3 et 201 *Kokûtai* participèrent également de manière active aux combats au-dessus des Salomon, tout comme les porte-avions. Ceux-ci furent engagés dans les batailles des Salomon orientales (août 1942) et de Santa-Cruz (octobre 1942) et dans les opérations « I-gô » (avril 1943) et « Ro-gô » (novembre 1943). Les unités embarquées laissèrent de nombreux morts dans ces opérations. Leur disparition pèsera lourd sur la suite des événements et sera l'une des causes majeures du triste épisode de la première bataille de la mer des Philippines, en juin 1944.

## LES SECTEURS SECONDAIRES

Au nord-ouest de l'Australie, la 202 *Kû* (ex-3 *Kû*) resta longtemps la seule flottille de chasse à faire face aux Alliés. Elle participa, entre mars et septembre 1942, puis à nouveau à partir de mars 1943, aux raids sur Darwin (le 4 mars 1943 eut lieu le premier duel entre des *Zéro* et des Spitfire). Elle fut repliée à Truk en février 1944.

La 943 *Kû* monta la garde au-dessus de la mer d'Arafura (séparant la Nouvelle-Guinée de l'Australie) avec ses 12 A6M2-N « Rufe » entre avril 1943 et février 1944.

Dans la zone du Pacifique central, la 252 *Kû* fut confrontée à l'US Navy, des Gilbert à Wake en passant par les Marshall, entre septembre 1943 et janvier 1944.

Truk, la grande base navale japonaise, fut écrasée sous les bombes de l'US Navy en février 1944, qui balayèrent toute opposition aérienne dans le secteur, facilitant ainsi la prise des Gilbert et des Marshall.

Dans le secteur nord, plusieurs unités firent mouvement sur Kitachishima entre mai 1943 et août 1944, mais les plus terribles combats aériens aux Aléoutiennes furent ceux qui opposèrent la 11th *Air Force* américaine aux A6M2-N de la 452 *Kû*, qui, basés à Kiska entre juillet 1942 et septembre 1943, puis à Kitachishima, revendiquèrent 17 victoires homologuées pour la perte de 10 pilotes.

Enfin, à l'ouest, la 331 *Kû* demeura très active dans le secteur des Andaman et de Sumatra, entre août 1943 et février 1944.

## LES PHILIPPINES

Au printemps 1944, le haut commandement décida de résister sur une ligne allant du nord des Kouriles jusqu'en Birmanie, en passant par les Mariannes et les Indes orientales. Il s'en suivit une redistribution des unités de chasse. En mai, les 256, 263 et 343 *Kû* partirent pour les Mariannes et la 301 *Kû* fut envoyée à Iwo-Jima, pour la

En janvier 1943, 36 A6M3, commandés par le lieutenant de vaisseau Kenjirô Nôtomi, sont débarqués du porte-avions *Zuikaku* pour couvrir l'évacuation de Guadalcanal depuis la base de Buin, sur l'île de Bougainville.
L'avion portant le double chevron est probablement celui de Nôtomi. La censure militaire a effacé les codes sur la dérive. Plusieurs fois, notamment lors de l'opération « Ro-gô », les avions embarqués furent appelés à opérer pendant un temps plus ou moins long depuis la terre ferme, une stratégie totalement absurde, qui coûta fort cher en pilotes de grande valeur et qui priva les porte-avions de leur raison d'être. (Archives A-J., D.R.)

défense avancée du périmètre de sécurité. Face aux forces aériennes de la marine américaine, plus nombreuses et mieux entraînées, ces flottilles subirent de lourdes pertes.

Les nouvelles formations embarquées, rebaptisées 601, 652 et 653 *Kû*, gagnèrent les Indes néerlandaises pour former leurs nouvelles recrues. Le carburant, qui commençait à manquer au Japon en raison du blocus maritime, s'y trouvait en abondance. Mais les sous-marins américains, qui s'y trouvaient aussi en abondance, génèrent considérablement les manœuvres. À tel point que lorsque débuta la bataille des Mariannes, en juin 1944, un grand nombre de pilotes ne savaient pas se poser correctement sur un porte-avions.

Le 19 juin, jour du fameux « tir aux pigeons des Mariannes », les trois flottilles embarquées furent virtuellement anéanties (42 chasseurs perdus en combat par la 601 *Kû*, 26 par la 652 *Kû* et 40 par la 653 *Kû*). Quatre nouveaux porte-avions furent envoyés par le fond, sonnant le glas des espérances japonaises et consacrant la disparition de l'aviation embarquée de la marine impériale.

Plusieurs unités durent être dissoutes de manière à pouvoir réorganiser celles qui restaient en activité. En juillet, pas moins de onze flottilles furent dissoutes.

Le haut commandement rassembla aux Philippines d'importantes forces pour ce qu'il pensait être la bataille décisive. Cependant, les Américains n'avaient pas encore débarqué que l'aviation japonaise avait été réduite à sa plus simple expression. Le 17 octobre, soit trois jours avant le débarquement des Marines à Leyte, il ne restait plus que 70 avions en état de voler sur les 500 que comptait la 1ère flotte aérienne quinze jours plus tôt.

On tenta alors d'équiper le *Zéro* d'une bombe de 250 kg pour attaquer les navires américains. Le fiasco fut total. Ce fut alors que naquit l'idée de ne pas larguer la bombe, mais de l'accompagner...

## MISSIONS SPÉCIALES

Le 13 octobre, le contre-amiral Masafumi Arima, commandant le 26ème groupe aérien, se précipita à bord de son « Judy » contre le porte-avions *Franklin*. Ce geste isolé montre que l'idée avait fait son chemin à tous les niveaux de la hiérarchie. Elle allait être organisée sur une grande échelle par le vice-amiral Takijiro Onishi, commandant de la 1ère flotte aérienne.

Le 21 octobre, pour la première fois, les *Kamikaze* frappèrent la flotte américaine. La 201 *Kû* avait eu l'honneur d'effectuer ces premières missions « spéciales ». Entre cette date et le 6 janvier 1945, date de la destruction du dernier avion japonais aux Philippines, ces missions spéciales coûtèrent la vie à 128 pilotes de cette unité. Toutes les flottilles de chasse formèrent des escadrilles dédiées à ces attaques d'un genre un peu particulier.

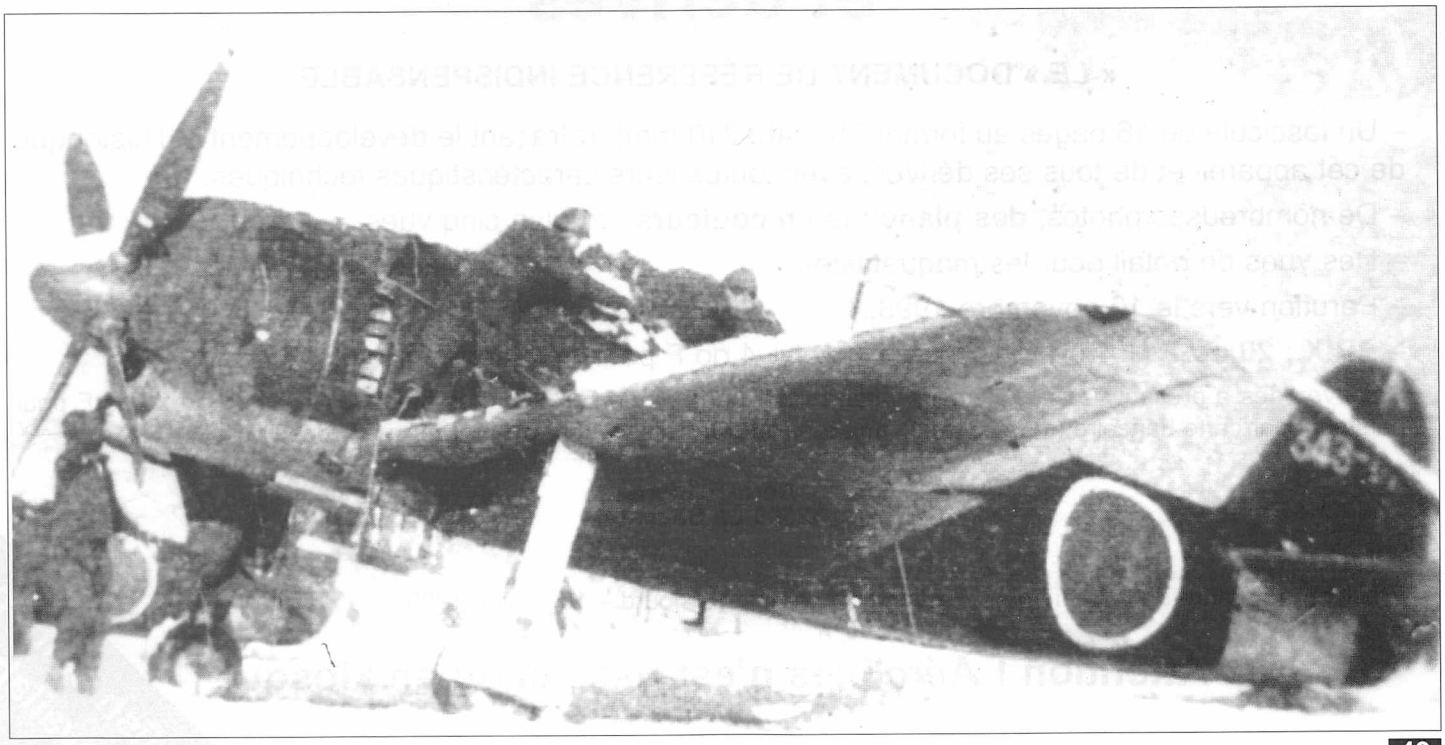
Quels que soient les succès des *Kamikaze*, ils ne parvinrent même pas à ralentir l'inéxorable avance des forces alliées. Bientôt la guerre arriva à Okinawa et au Japon-même.

La marine n'était pas responsable de la défense du Japon, mais les 302, 332 et 352 *Kû* avaient reçu la mission de protéger les ports de Yokosuka, Kure et Sasebo, non seulement des B-29, mais aussi des avions embarqués américains qui effectuaient d'incessants raids sur le sud du Japon.

Pour participer à la bataille d'Okinawa, le 205 *Kû* s'installa à Formose, tandis que les 131, 203, 210 et 252 *Kû* demeurèrent à Kyûshû. Elles livrèrent bataille jusqu'en juin 1945, date à laquelle toute activité fut suspendue. La plus brillante flottille de chasse de cette période fut incontestablement la 343 *Kû*, formée le 25 décembre 1944 sur Shiden et Shiden-kai. Elle revendiqua 170 victoires entre mars et août 1945, mais perdit 74 pilotes, parmi lesquels de nombreux vétérans qui avaient survécu aux dures campagnes du Pacifique.

*A Kawanishi N1K2-J Shiden-kai of Sentô 301, 343 Kôkûtai, at Matsuyama (Japan), early 1945.*

Un Kawanishi N1K2-J Shiden-kai appartenant à la *Sentô* 301 (« A » sur le sommet du gouvernail) de la 343 *Kôkûtai*, à la fin de l'hiver 1944-45 sur la base enneigée de Matsuyama (Japon).
(Collection Y. Izawa)



NOUVEAU

PARUTION 10 NOVEMBRE

# N°1

# AÉRO FILES

**Les avions de combat français 1939/45**

# ARSENAL VG.33
## et dérivés

**« *LE* » DOCUMENT DE RÉFÉRENCE INDISPENSABLE**

– Un fascicule de 16 pages au format A5 (148x210 mm), retraçant le développement et l'historique de cet appareil et de tous ses dérivés, avec toutes leurs caractéristiques techniques.

– De nombreuses photos, **des planches en couleurs**, un plan cinq vues.

– Des vues de détail pour les maquettistes.

– Parution vers le 10 novembre 1998.

– **PRIX : 20,oo F** (+ 4,oo F de frais d'envoi + 4,oo F pour paiement par carte)

Réservez dès à présent votre exemplaire (tirage limité) au prix de F. 20,oo plus frais, soit F. 24,oo ou 28,oo F pour paiement par carte bancaire (tous pays). **Préciser « édition française » ou « édition anglaise ».**

**Aéro-Éditions**
**32500 La Sauvetat**

Prochain à paraître dans la même collection : un bombardier lourd – 10 janvier 1999.

**Attention ! *Aéro*Files n'est pas vendu en kiosque**

English edition also available

# Cocktail Jouets

**Aeromaster décals**

– Plus de 500 références de décals pour les échelles 1/32, 1/48, 1/72.

– Une gamme de peintures aviation acryliques et enamels aux teintes parfaitement authentiques (liste sur simple demande à réception d'une enveloppe timbrée à vos nom et adresse).

**Carpena décals**

Le grand retour de toute la gamme de décals 1/72, 1/48, particulièrement axée sur l'aviation française.

**Quelques nouveautés prévues à la rentrée dans les meilleurs magasins**

**Promodeler**
Réf. 5948 Junkers 88A-4 (1/48)
Réf. 5944 Ju 52 (1/48)

**Classic Airframes**
Réf. 414 Fiat CR.32 (1/48)

**Eduard**
Réf. 7010 Il-2M3 Stormovik (1/72)
Réf. 8037 Albatros DR.I (1/48)

**Toko**
Réf. 128 Sopwith 7F1 Snipe (1/72)
Réf. 129 Nieuport 11 «Bébé» (1/72)

**Flashback**
Réf. 8919 Hansa-Brandenburg W.29 (1/48)
Réf. 8920 Me 163A Komet (1/48)

**Verlinden**
Réf. 1367 Mécanicien Luftwaffe nettoyage d'armes (1/48)
Réf. 1378 Kit d'amélioration pour SBD-1, 2, 3, 4 Dauntless (1/48)
Réf. 1374 Pilote et mécanicien Luftwaffe (1/48)

E-mail : cocktailjouets@compuserve.com

**Distribution exclusive auprès des magasins**

## NOS CATALOGUES

Port compris

| | | |
|---|---|---|
| **Aeromaster** | décals | 90,oo F |
| **Carpena** | décals | 50,oo F |
| **Eduard** | maquettes | 45,oo F |
| **Eduard** | photodécoupe | 45,oo F |
| **Matchbox** | maquettes | 15,oo F |
| **Monogram** | maquettes | 50,oo F |
| **Promodeler** | maquettes | 20,oo F |
| **SMER** | maquettes | 35,oo F |
| **Verlinden** | figurines, dioramas documentation | 65,oo F |

Envoyer votre règlement par chèque à

**Cocktail Jouets**
32, rue Becquerel - Z.I. des Garennes
78130 Les Mureaux
Tél : 01.34.74.33.99 - Fax : 01.30.91.46.15

**en précisant exactement vos souhaits**

# N° 4 - parution le 1er décembre

# LES F-6 FRANÇAIS

# *Un Mustang peut en cacher un autre*

J. MUTIN

*VUS PAR LE petit bout de la lorgnette, ces Mustang qui ressemblent à s'y méprendre à des P-51, mais qui n'en sont pourtant pas vraiment... Ils ont parfois posé plus de problèmes aux historiens qu'aux mécaniciens.*

Le 14 janvier 1945 se pose sur la piste de Luxeuil le premier Mustang livré au GR 2/33. Il porte le *serial* 43-7045 et personne ne peut alors deviner qu'il deviendra l'avion « fétiche » du *Savoie* (1).

Les Alliés ayant admis la constitution d'un *Tactical Air Command* français, qui prend le nom de 1er Corps Aérien Tactique (CATac), deux groupes de reconnaissance, l'un photographique (PRS), l'autre tactique (TRS), doivent être mis sur pied et équipés par l'USAAF. C'est ainsi que le 1er janvier 1945, la 1ère escadrille du GR 2/33 devient le GR 1/33 *Belfort* et la 2ème escadrille, le GR 2/33 *Savoie*.

Le 1/33, à vocation photographique, doit être rééquipé des versions récentes du Lightning (F-5F et G), mais celles-ci ne sont pas disponibles en Europe et il devra attendre de longs mois avant de les percevoir. En revanche, pour remplacer les Spitfire du 2/33, des Mustang de reconnaissance photographique sont disponibles dans les dépôts en Grande-Bretagne et peuvent être livrés assez rapidement au *Savoie*, qui devient alors groupe de reconnaissance tactique.

## DES MUSTANG ? MAIS QUELS MUSTANG ?

De quels Mustang s'agit-il ? La question peut surprendre, mais plus de cinquante ans après l'arrivée de ces avions dans l'armée de l'Air, les anciens ne parlent que de P-51; des rapports officiels d'époque et, plus récemment encore, des articles reprennent cette appellation.

Dans un rapport de l'adjoint technique au commandant du 2/33, on peut lire : « *Ce type d'avion appelé couramment et par habitude P-51 porte en réalité la désignation officielle et réglementaire de F-6, c'est-à-dire entrant dans la catégorie des programmes techniques spéciaux des avions de reconnaissance photographique. Cette cellule n'a donc pas été adapteé comme les Spitfire V et IX qui étaient des chasseurs* ». À noter au passage que certains Spit avaient été modifiés dans les parcs en AFN ou par les mécaniciens de l'unité pour recevoir un équipement photographique.

D'après ce rapport, voici les dates de réception des avions, encore appelés... P-51.

| | |
|---|---|
| – 16 et 18.01.45 | 2 P-51B, 1 P-51C, 1 P-51D |
| – 06.02.45 | 2 P-51C, 1 P-51D |
| – 18.02.45 | 1 P-51C |
| – 22.02.45 | 1 P-51B, 4 P-51C, 4 P-51D |
| – 23.02.45 | 1 P-51C, 1 P-51D |
| – 10.03.45 | 2 P-51D |
| – 24.03.45 | 1 P-51K |

Dix-huit avions sont livrés par des pilotes américains, les trois P-51B provenant du 111th TRS (alors basé à Azelot), les autres des dépôts de l'USAAF. Le 14 février, neuf pilotes du groupe sont désignés pour aller en Grande-Bretagne percevoir d'autres Mustang. Huit reviennent le 20, avec quatre P-51C et quatre P-51D. Le neuvième pilote, le lieutenant Callac, est porté disparu à bord de l'avion 44-10884.

## LA CONFUSION DES F-6C

Les 27 F-6, correspondant à la dotation d'un *Tactical Reconnaissance Squadron* américain (18 en service et 9 en volant), ont été livrés et 26 figurent sur les contrôles du 2/33. Ils sont de quatre types différents : B, C, D et K. Il convient de préciser de quels types il s'agit :

– Les P-51B et C étaient, en principe, les mêmes avions, les premiers fabriqués par North American à Inglewood et les second à Dallas. Soixante-et-onze P-51B et vingt P-51C furent transformés en F-6C-NA et F-6C-NT.

– Les numéros de série des « P-51D » livrés correspondent à des P-51D-10-NA. Or, les documents américains ne font état que de F-6D-20-NT, 25-NT et 30-NT (136 exemplaires construits en tout). C'est sans doute ce qui a amené certains auteurs à écrire que les avions livrés étaient bien des P-51 et non des F-6. Pourtant, les inscriptions réglementaires américaines peintes sur le fuselage, en avant de l'habitacle du 44-14683, indiquent :

*Spec-Proj n° 92-815-8*
*F-6D-10-NA*
*44-14683*

Ce qui confirme la livraison de F-6D-10-NA (2).

– Le « P-51K » est en fait un F-6K-10-NT (dont 163 exemplaires ont été construits).

## DES AVIONS TRÈS DIFFÉRENTS

L'officier mécanicien, qui est le mieux placé pour traiter des problèmes de différences entre les variantes, écrit dans son rapport : « *Les différences essentielles entre ces quatre types résident dans la construction générale de la*

Opposite page
*Top*
*This F-6D-10-NA (44-14743), under the snow at Luxeuil, still bears the US national insignia, the invasion stripes on the fuselage undersides and the ETO black identification bands.*

*Bottom*
*A razorback F-6C-10-NT (44-10889) during an overhaul. The codes have not yet been painted but the tail bands have been discarded.*

*cellule, dont les éléments ne sont pas standards, ainsi que dans les équipements en armement, radio, photo, les accessoires cellule et moteur et dans les hélices* ».

– Armement : quatre mitrailleuses M2 de 12,7 mm pour le F-6C, six pour les F-6D et K. Nombre de cartouches et collimateur différent selon la variante.

– Équipement radioélectrique : les F-6C-10-NT disposent d'un SCR 274 (ER HF à gamme étendue), les autres d'un SCR 522 (ER VHF à quatre fréquences préréglées par quartz). Les F-6D sont équipés d'un radiocompas MN-26. Sept F-6C-10-NT sont munis d'un IFF type 946A.

– Équipement photographique : tous les F-6 livrés sont équipés d'une caméra Fairchild K-22 (focale de 12 pouces) avec son magasin. Celle-ci peut être montée dans l'arrière du fuselage, soit en position verticale, soit en position oblique, mais d'une manière différente sur les F6C-10-NA.

– Moteur : les F-6C-10-NA sont équipés du Packard-Merlin V-1650-3 et les autres du V-1650-7, la différence résidant dans le rapport de multiplication du compresseur.

– Hélice : ils possèdent tous une hélice à vitesse constante Hamilton Hydromatic, à l'exception du F-6K équipé d'une hélice Aeroproduct.

L'officier mécanicien fait remarquer que « *l'équipement de ces quatre types différents est cependant dans le domaine purement mécanique, beaucoup plus homogène que sur les Spitfire* ».

On a souvent pu lire que les avions livrés n'étaient pas en très bon état, ce qui ne correspond pas à la réalité. Les trois F-6C livrés par le 111th TRS sont en très bon état de vol, mais comme ils accusent plus de 225 heures de vol, ils servent intensivement à l'entraînement des pilotes français. Tous les autres F-6 provenant des dépôts de l'USAAF sont neufs, cellules et moteurs ayant entre 10 et 25 heures de fonctionnement. Si, à la livraison, leur état extérieur est satisfaisant, ils ont souffert de leur séjour dans les dépôts aux États-Unis et en Grande-Bretagne (les F-6C-10-NT ont été pris en charge par l'USAAF en juillet 1944, les F-6D-10-NA en août). L'hiver anglais n'a rien arrangé et a été préjudiciable à la tenue de certains organes, notamment des joints. Bien des défaillances constatées par la suite étaient des conséquences de l'inutilisation des matériels pendant des mois.

Enfin, certains équipements avaient été démontés dans les dépôts. C'est ainsi que le F-6C-10-NT piloté par le lieutenant Callac, perdu en mer lors du convoyage, n'avait ni compas ni radio. Tous ces avions doivent donc subir une révision approfondie avant d'être aptes aux missions de guerre. Heureusement, les équipements manquants sont livrés dans des délais raisonnables.

Ce F-6D-10-NA (44-14743), arrivé tout droit d'un dépôt de l'USAAF, porte encore les marques de nationalité américaine. Il est accueilli par la neige à Luxeuil.
Les bandes d'invasion sont encore présentes sous le fuselage, tandis que les ailes et l'empennage arrière ont conservé les bandes d'identification noires du P-51 sur le théâtre d'opérations européen.
(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

**LES F-6 LIVRÉS À L'ARMÉE DE L'AIR (16.01 - 07.05.1945)**

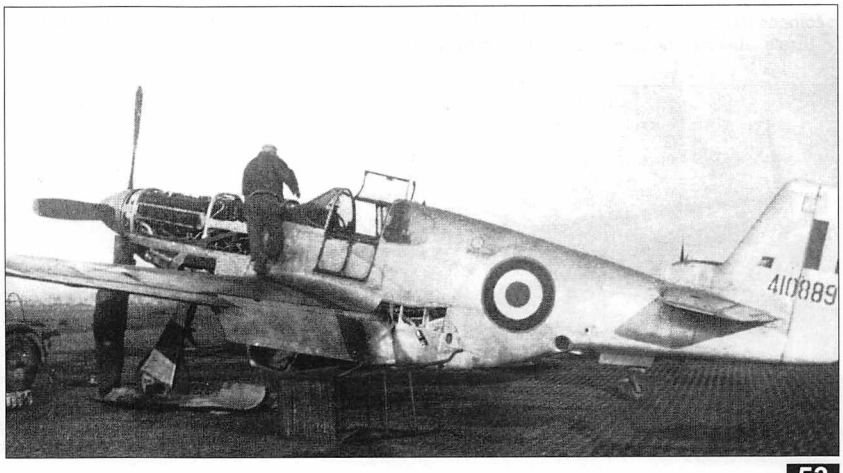
| Cellule de base | F-6 | *Serials* | Origine |
|---|---|---|---|
| P-51B-5-NA | F-6C-10-NA | 43-6379, 7045 | 111th TRS |
| P-51B-10-NA | F-6C-10-NA | 42-106593 | 111th TRS |
| P-51C-5-NT | F-6C-10-NT | 42-103494 | Dépôt US |
| P-51C-10-NT | F-6C-10-NT | 43-24990, 25164, 25167, 25169, 25173 44-10884 (a), 10886, 10889, 10893, 10894, 10898 | Dépôt US |
| P-51D-10-NT | F-6D-10-NA | 44-14391, 14494 (b), 14508, 14512 (c), 14605 (d), 14683, 14697, 14717, 14743, 14759, 14779 | Dépôt US |
| P-51K-10-NT | F-6K-10-NT | 44-12471 | Dépôt US |

(a) Perdu en mer le 20.02.45 (lieutenant Callac, blessé) – (b) accidenté au décollage le 01.05.45 (lieutenant Reder) – (c) abattu par la *flak* le 20.03.45 (lieutenant Labadie, prisonnier) – (d) abattu par la chasse le 17.04.45 (lieutenant Delègue, tué).

## LE CASSE-TÊTE TECHNIQUE

L'arrivée des Mustang va compliquer singulièrement le travail de l'équipe technique dans des conditions climatiques très dures. Il lui faut en effet, entretenir et réparer les Spitfire pour les missions (et ce, jusqu'à la fin février), maintenir en état de vol les trois F-6C-10-NA pour l'entraînement, réviser les F-6 à mesure de leur arrivée, instruire le personnel sur le nouveau matériel, réaliser toute une série d'équipements manquants, traduire les notices techniques...

Or, le GR 2/33 se trouve dans une situation très défavorable. La CRR 86 (compagnie de réparation et de ravitaillement), à laquelle le groupe est rattaché, est encore en formation et n'est pas en mesure d'assurer sa mission technique. Sur les 71 spécialistes prévus par le TED (tableau d'équipement et de dotation), il en manque en permanence entre 20 et 30. Aucun matériel de piste pour le Mustang n'a été livré; il faut donc modifier et adapter celui existant et confectionner celui qui manque.



Le F-6C-10-NT 44-10889 en révision peu après sa livraison du GR 2/33. Les codes n'ont pas encore été peints.
Les bandes noires ont disparu de l'empennage arrière.

Le même appareil que celui présenté sur la page précédente, après avoir été décoré des codes et des insignes du GR 2/33 *Savoie*.

En revanche, la situation s'est bien améliorée dans les domaines de l'outillage et des rechanges, avec la perception de trousses américaines d'outillage spécial et d'usage général, abondantes, très complètes et bien adaptées, ainsi que du matériel de rechanges de première mise, le *Pack-up* (128 caisses, environ 100m³), pris en compte par la CRR 86. Ce lot de matériels et de rechanges rend des services incontestables : « *grâce à lui, les difficultés techniques sont surmontées rapidement dans tous les domaines* ». L'adjoint technique poursuit : « *Cette période écrasante de travail qui prélude à la prise en mains définitive des P-51 fut certainement pour le personnel spécialiste la plus dure de la campagne* ».

## LE PLÉBISCITE DES AVIATEURS

Mais, qu'en pensent les utilisateurs ?

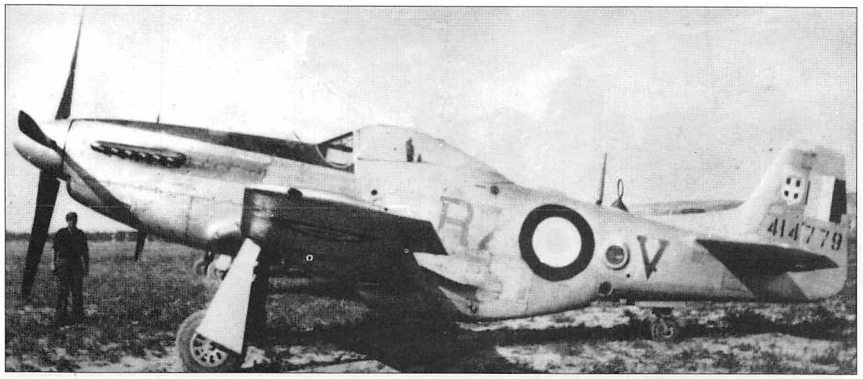
« *Aucune comparaison avec le Spitfire* », qui n'a jamais été apprécié par les aviateurs français dans son emploi d'avion de reconnaissance tactique. « *Robuste* » est le premier qualificatif appliqué au Mustang, aussi bien par les pilotes que par les mécaniciens. L'appareil se distingue par une cellule solide et bien adaptée à l'emploi, un train d'atterrissage sûr, quel que soit le terrain utilisé, une hélice sans problème, une bonne accessibilité des équipements et une autonomie nettement supérieure à celle du Spitfire. Chaque avion peut être équipé de deux réservoirs largables de 75 gallons, dont le montage est aisé et rapide (cinq minutes), mais aussi d'un réservoir de fuselage amovible. Le Mustang possède alors un rayon d'action maximal de 1 400 km et une autonomie de sept heures, avec 4 204 litres d'essence, à la vitesse de croisière de 400 km/h.

Tous les avions sont équipés d'une caméra montée soit verticalement, soit obliquement. La K-22 fonctionne sans problème; son objectif est excellent et donne des négatifs de très bonne qualité. Au format 22,5 x 22,5 cm, le négatif couvre une surface au sol quadruple de celle couverte par l'appareil photo du Spitfire (soit un carré de 1 125 m de côté au 1/5 000ème).

*Above*
*The same aircraft than the one shown on the previous page, bearing now the full code and markings of GR 2/33 Savoie.*

*Bottom*
*A F-6D-10-NA after VE-day. Noticeable are the DF loop and the lateral camera port, specific to this and all subsequent variants of the F-6.*

Un F-6D-10-NA probablement photographié peu après la cessation des hostilités. On note la présence du radio-compas MN-26 et la vitre latérale, absente sur les F-6C.




Tout n'est pourtant pas parfait. La verrière du F-6C est fragile. L'enduit de protection s'écaille rapidement, ce qui donne une allure sale et délabrée à l'avion et réduit la protection des tôles du revêtement de la cellule. Le moteur Packard V-1650 est moins fiable que le Rolls-Royce Merlin 66 d'origine (monté sur les Spit). L'officier mécanicien constate que « *le moteur est sans contredit la partie qui semble la moins robuste de l'avion* ».

Chez les pilotes, le Mustang rallie tous les suffrages. Tous en vantent les qualités de vol (vitesse, maniabilité), le confort du poste de pilotage (son chauffage l'hiver), l'excellente visibilité (F-6D et K). Ils partent en mission confiants.

## L'AVION IDÉAL

Après les hostilités, les 22 F-6 continuent à servir au 2/33. Ils participent aux manœuvres et effectuent de nombreuses missions de couverture photographique au profit de l'IGN (notamment en Afrique). Les pertes par accident sont comblées par la livraison de P-51D (équipés d'une caméra par les mécaniciens du groupe). Un seul vétéran perçu en janvier 1945, le 44-14683, figure parmi les derniers Mustang reversés à Ambérieu le 18 septembre 1953.

Le général Labadie, spécialiste de la reco qui a volé sur plus de 40 Mustang pendant et après la guerre écrit : « *C'était l'avion de reconnaissance tactique idéal en 1944-45* ».

## REMARQUES

– Aucun F-6 ne fut modifié en biplace *Piggy Back* avant l'armistice. Le F-6K le sera ultérieurement.
– Les codes d'identification (R7-A à Z) affectés au 2/33 par le XIIth TAF furent peints progressivement.
– La *Mouette* de tradition du 2/33 apparut assez rapidement sur le fuselage, l'écusson du *Savoie* n'étant peint qu'après la cessation des hostilités.

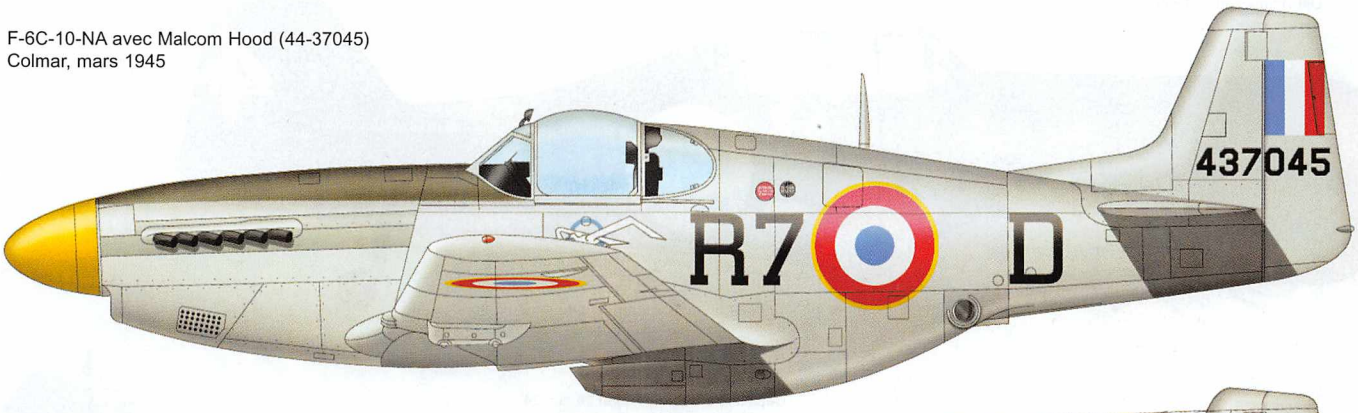
## NOTES

(1) Livré par le *Major* Deering, commandant le 111th TRS et ami de longue date du 2/33, cet avion est retiré du service le 22 mars 1949, après avoir effectué 585h40 de vol et 392 atterrissages sous les cocardes.

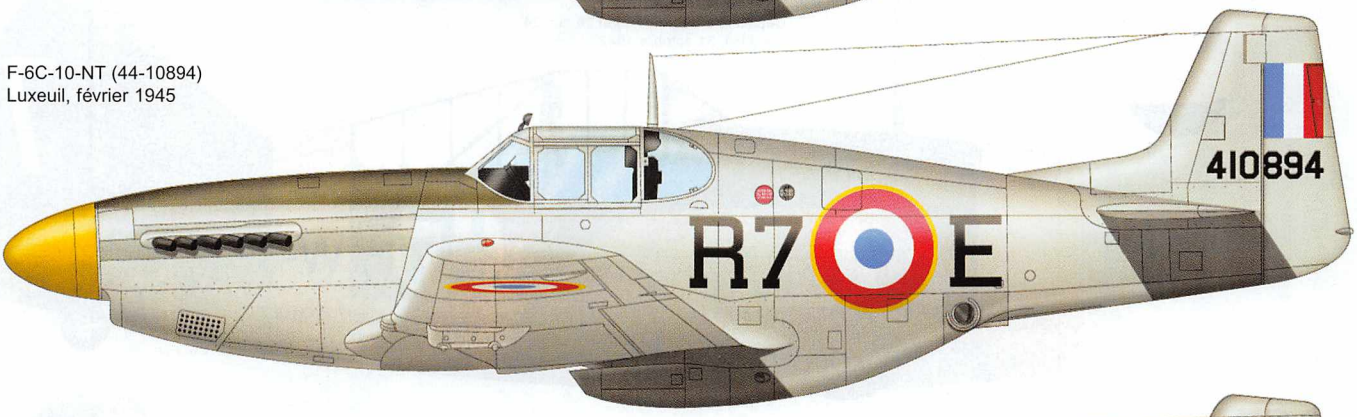
(2) L'utilisation du Mustang pour la reconnaissance a divisé dès 1942 l'état-major de l'USAAF. Il souhaitait en effet mettre en ligne le chasseur qui se révélait excellent sur tous les théâtres d'opérations. Il parvint à réduire de 200 à 136 la commande de F-6D. Les résultats obtenus par les F-6 dans les TRS en 1944 l'obligea à passer commande de 136 F-6K supplémentaires et de faire transformer par *Special Project* un certain nombre de P-51D. Fin 1944, onze TRS étaient en opérations sur le théâtre européen, un en Méditerranée et un en extrême-Orient. D'autres furent consitués par la suite, dont le GR 2/33.

À ceux qui veulent en savoir plus long sur la carrière opérationnelle des F-6, nous recommandons vivement les trois volumes de Patrick Ehrhardt consacrés à la 33ème escadre de reconnaissance, sous le titre *Les Chevaliers de l'Ombre*. Contacter directement l'auteur : 19, rue du Jura, 67540 Ostwald.

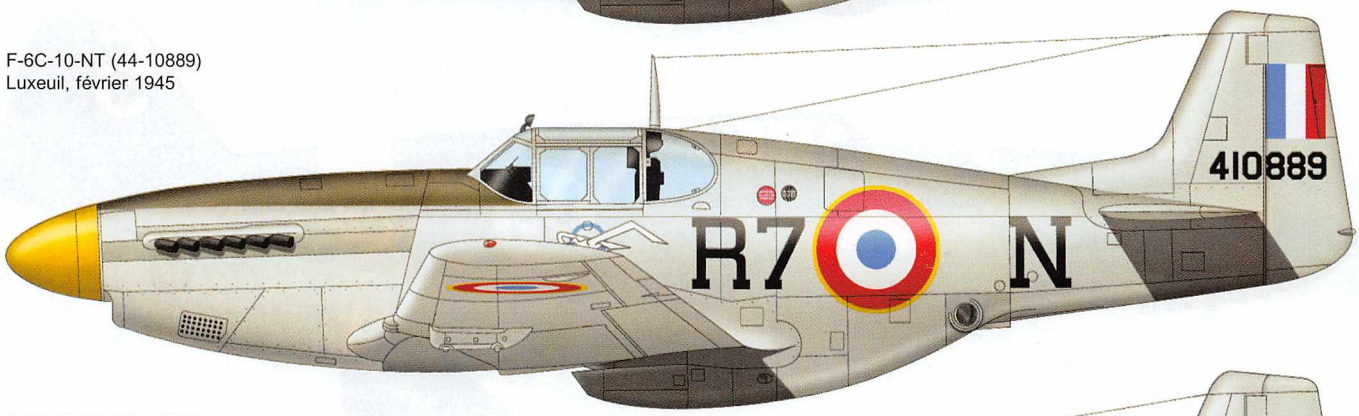
F-6C-10-NA avec Malcom Hood (44-37045)
Colmar, mars 1945



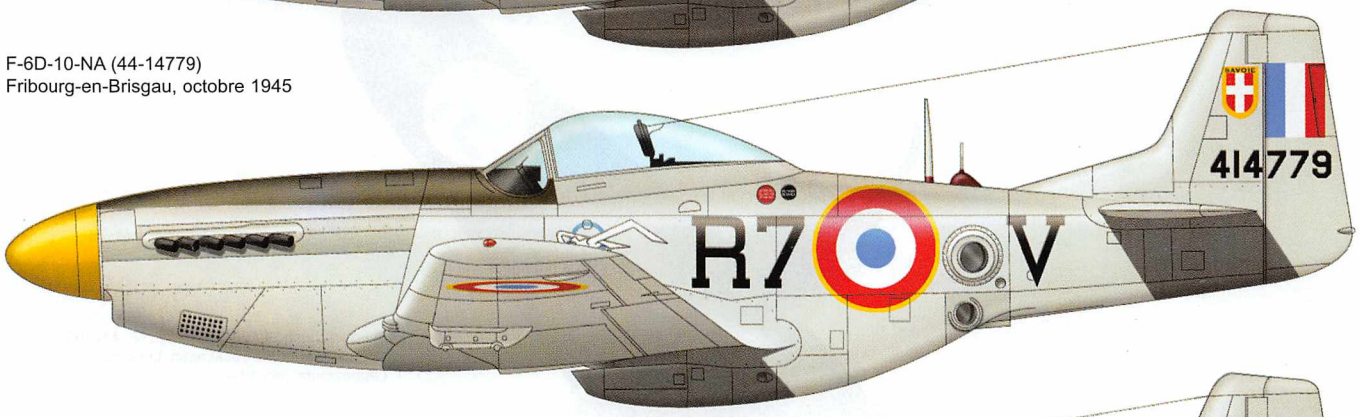

F-6C-10-NT (44-10894)
Luxeuil, février 1945



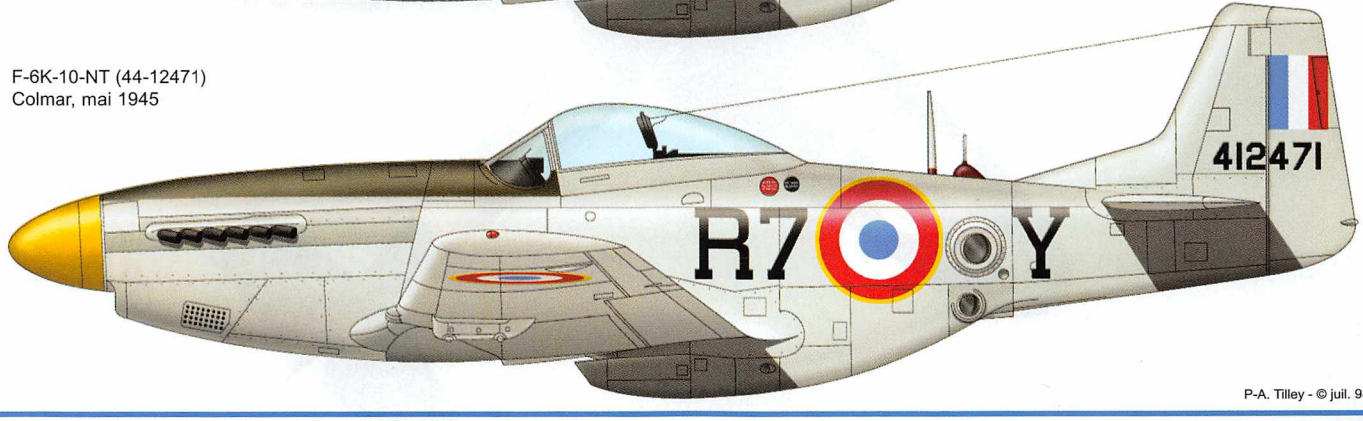

F-6C-10-NT (44-10889)
Luxeuil, février 1945




F-6D-10-NA (44-14779)
Fribourg-en-Brisgau, octobre 1945




F-6K-10-NT (44-12471)
Colmar, mai 1945

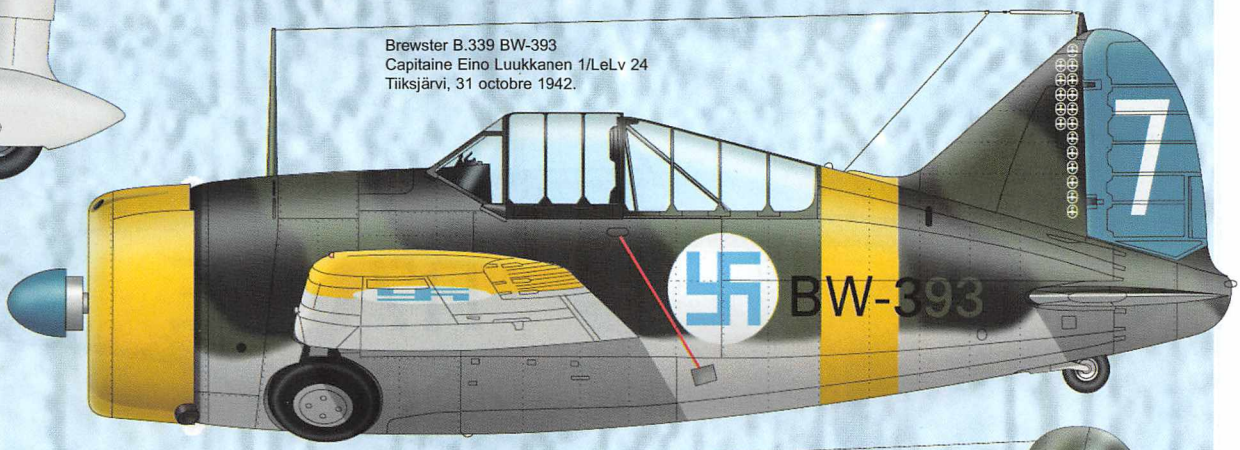


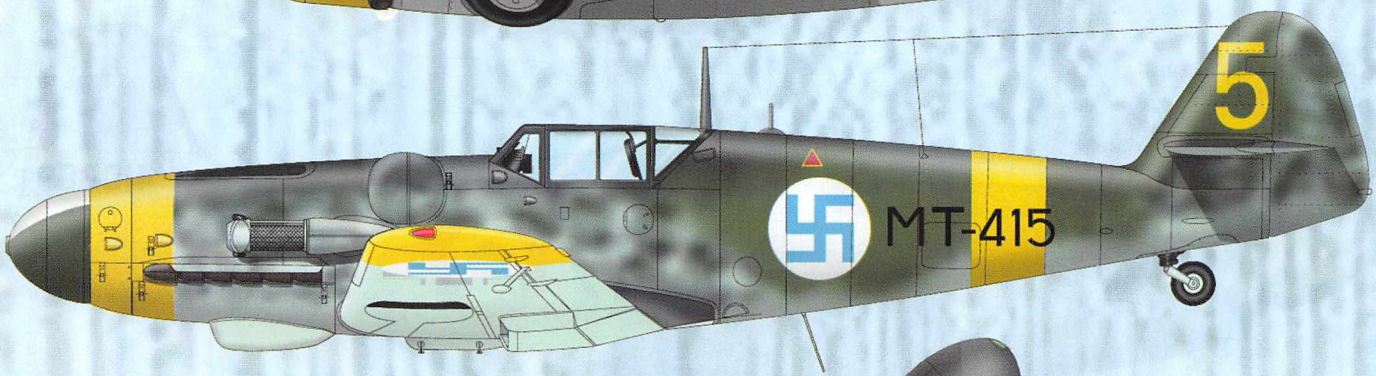

P-A. Tilley - © juil. 98

# Eino Luukkanen

Fokker D.XXI FR-104
Lieutenant Eino Luukkanen 3/HLeLv 24
Utti, 1er décembre 1939.

Brewster B.339 BW-393
Capitaine Eino Luukkanen 1/LeLv 24
Tiiksjärvi, 31 octobre 1942.



Messerschmitt Bf 109G-6 (ex-Wk.Nr. 412105)
Commandant Eino Luukkanen, LeLv 34
Lappeeranta, juin 1944.

©P-A. Tilley - 07.98

# Première victoire dans le grand Nord

Le 30 novembre 1939, bon gré mal gré, la Finlande est entraînée dans la guerre par l'Union soviétique. Pour les Finnois, elle s'achèvera par une défaite plus diplomatique que militaire, le 13 mars 1940.
Eino Luukkanen est alors lieutenant et commande la 3ème escadrille du groupe HLeLv 24 basée à Utti. Cette unité est équipée en Fokker D.XXI, des avions d'un autre temps, mais qui, entre les mains expertes des Finnois, vont se révéler de redoutables adversaires pour les Soviétiques. Le 1er décembre 1939, Luukkanen remporte la première victoire aérienne de l'Ilmavoimat (1).

Sur la gauche de la photo, deux grands as de l'aviation finlandaise, Eino Luukkanen et Ilmari Juttilainen, en charmante compagnie, sur le terrain de Malmi, en avril ou mai 1943, peu de temps après la livraison des premiers Bf 109G au LeLv 34.
(Ilmavoimat)

*« Alors que nous survolions Enso, Vic Pyötsiä et moi, deux bombardiers apparurent. Ils volaient vers le nord-est à mille mètres. Je fis signe à Vic, ouvris les gaz plein pot et tentai de me retrouver en bonne position dans la queue du plus proche des deux. Nos victimes présumées, deux bimoteurs aux lignes élancées, avaient deviné notre présence et virèrent brutalement vers le sud-est. Ce fut une grossière erreur, car cette manœuvre nous permit de nous rapprocher plus vite.*
*« Rapidement, le premier se mit à grossir dans mon viseur. Quatre cents... trois cents... deux cents... cent mètres. Jamais mes pieds n'avaient été plantés plus fermement sur le palonnier, mes mains si serrées sur le manche et mes yeux si fixés sur le viseur qu'à ce moment précis. J'appuyai sur la détente et vis une gerbe de traceuses filer vers le bombardier. Simultanément, des éclairs d'un orange très vif se mirent à danser devant mon pare-brise. Le mitrailleur arrière me tirait dessus de toute son âme. La cible emplit mon champ de vision et je dus rompre pour éviter la collision. Je fis un tour et revins me placer à nouveau dans le sillage du bombardier. Le mitrailleur tirait toujours, ses obus sifflant autour de mon avion, mais dans l'excitation du moment, je ne me rendais absolument pas compte du danger. Je m'approchai au maximum pour assurer mon tir.*
*« Notre altitude ne devait guère être supérieure à cent cinquante mètres et, tout à coup, quelque chose tomba du bombardier. Le pilote avait décidé de larguer ses bombes pour alléger son avion et le souffle des explosions lança mon Fokker en l'air, comme un fêtu de paille dans la tempête. Une fois encore, je me retrouvai dans la queue du bombardier. Encore un peu plus de gaz et je l'avais à nouveau dans mon viseur. Là, il m'était impossible de le manquer ! J'appuyai sur la détente, mais alors que mes obus ravageaient son fuselage, le pilote du bombardier abaissa son train en guise de frein aérodynamique, ce qui ralentit brutalement sa vitesse et m'obligea à tirer sur le manche pour éviter de le percuter. Il n'y avait pas à dire, le pilote connaissait son affaire. Je n'avais nulle intention d'être piégé une seconde fois et je retournai à l'attaque, actionnant la manette des gaz pour calquer ma vitesse sur la sienne. Je lâchai une longue rafale sur son moteur droit à moins de cinquante mètres et une vilaine fumée grise s'échappa du capot. L'hélice tourna encore sur sa lancée puis s'arrêta et le bombardier piqua du nez, évita de justesse un bosquet d'arbres et se retourna comme un crêpe dans un petit champ.*
*« Je pouvais à peine en croire mes yeux. Ma première victoire ! J'avais agis par pur instinct tout au long du combat, sans m'attarder sur la tactique ou l'angle de tir. En fait, il m'apparut qu'aucune pensée ne m'avait traversé l'esprit et que mes réactions avaient été automatiques. Tout à coup, je pris peur. Avais-je bien abattu un avion russe ? Je n'avais pas cherché à m'assurer de la nationalité ni même du type de l'avion que je venais d'abattre. J'avais seulement pensé qu'il devait s'agir d'un appareil ennemi. J'effectuai une passe au-dessus de l'épave et, à mon grand soulagement, je reconnus un Tupolev SB-2 portant l'étoile rouge de l'Union soviétique. Les trois membres de l'équipage étaient en train de quitter leur appareil lorsque je passai au-dessus d'eux. Ils agitèrent des chiffons blancs, craignant que je leur administre le coup de grâce en vidant mes munitions sur eux.*
*« Jusqu'à ce moment, il ne m'était pas venu à l'esprit que des hommes se trouvaient à bord de cette machine qui gisait, les reins brisés, sur quelque champ de patates d'un modeste fermier. Un combat aérien est quelque chose d'impersonnel et détaché. On n'entend aucun cri de douleur, on ne voit pas le visage d'un mourant désespéré, pas de sang, pas d'agonie. La vue d'un avion frappé à mort ne stimule que l'orgueil. Ses occupants humains sont si éloignés que la compassion que l'on peut éprouver pour eux ne trouble pas l'esprit*

*On the left, two great Finnish aces, Eino Luukkanen and Ilmari Juttilainen, in good company, at Malmi in Spring 1943, soon after the delivery of the first Bf 109Gs to LeLv 34.*

Le *Major* Eino Luukkanen à bord de son Bf 109G-6 MT-417 (Wk.Nr. 411902) à Immola. Il prit cet appareil en main le 27 avril 1944 et le conserva jusqu'au 19 juin, date à laquelle il fut abattu par la DCA soviétique près d'Äyräpää. (Ilmavoimat)

*du vainqueur. Une idée infantile traversa mon esprit. Pouvais-je me poser à côté de ma victime et faire prisonnier l'équipage ? Je commençais même à perdre de la vitesse pour mon approche quand je me rendis compte de l'imbecillité de mon idée et repris de l'altitude.*[...]

« *Perdu dans mes pensées, je me retrouvai à nouveau au-dessus du lac d'Immola et je commençai mon approche pour l'atterrissage. Mon excitation était si grande que je ne surveillai pas ma vitesse et dus refaire un tour, comme un bleu ! Mon Fokker roula jusqu'au groupe des pilotes de ma section, rassemblés autour de leurs avions et, tout en coupant les gaz, je tentai de masquer mon exaltation en m'extrayant de mon habitacle avec nonchalance. Mais, il n'y avait rien à faire et, quelques secondes plus tard, mes camarades et les mécaniciens me portaient en triomphe. Qui peut garder sa dignité dans ces circonstances ? Ils étaient tout aussi excités que moi. Après tout, n'était-ce pas un événement historique ? C'était la première victoire aérienne remportée par un Finlandais et ce fut seulement plus tard que je compris que cet honneur me revenait tout entier* ».

Eino Antero Luukkanen est né le 4 juin 1909. Breveté pilote en mai 1933, il est affecté comme sous-lieutenant à la 1ère escadrille maritime basée à Viipuri et équipée d'hydravions Hansa-Brandeburg A.22. Promu lieutenant en mars 1935, il rejoint le nouveau groupe de chasse HLeLv 26 à Suur-Merijoki. Il y pilote des Bulldog IVA. En juillet 1939, devenu capitaine, il prend le commandement d'une escadrille du HLeLv 24, équipé en Fokker D.XXI. Il y reste jusqu'en novembre 1942, date à laquelle il est nommé commandant du groupe d'entraînement TLeLv 30. Luukkanen est de retour au front en avril 1943 et prend en charge le nouveau groupe de chasse LeLv 34, qui vient de recevoir les premiers Messerschmitt Bf 109G d'Allemagne.

Le 4 septembre 1944, les hostilités cessent avec l'Union Soviétique. Récipiendaire de la Croix de Mannerheim, Eino Antero Luukkanen s'éteint le 10 avril 1964, à l'âge de 55 ans.

(1) Extrait de *Fighter Over Finland*, publié aux éditions MacDonald, Londres, 1963.

**LISTE DES VICTOIRES D'EINO LUUKKANEN**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 01.12.39 | 1 | DB-3 | Koljola | FR-104 |
| 23.12.39 | fi | R-5 | Kämärä | FR-108 |
| 06.01.40 | 1 | SB-2 | Uomaa | FR-108 |
| 08.07.41 | 1 | I-153 | Parikkala | BW-375 |
| 18.08.41 | fi | I-153 | Vuosalmi | BW-375 |
| 30.08.41 | fi | MiG-3 | Jäppilä | BW-375 |
| | fi | I-153 | Kannas | |
| 27.09.41 | fi | I-153 | Petroskoi | BW-390 |
| 06.10.41 | fi | DB-3 | Wytegras | BW-375 |
| 15.10.41 | 1 | Ar-2 | Aunus | BW-375 |
| 07.11.41 | 1 | MiG-3 | Lotinanpelto | BW-375 |
| 01.05.42 | 1 | I-153 | Kuutilahti | BW-390 |
| 20.07.42 | 1 | Pe-2 | Leningrad | BW-376 |
| 06.08.42 | 1 | I-16 | Siskari | BW-393 |
| 31.08.42 | 1 | I-153 | Lavansaari | BW-393 |
| 25.09.42 | 1 | Pe-2 | Lac Ladoga | BW-393 |
| 22.10.42 | 2 | I-16 | Kreivinlahti | BW-393 |
| 30.10.42 | 1 | I-16 | Oranienbaum | BW-393 |
| | 1 | Spitfire | | |
| 19.05.43 | 1 | I-153 | Peninsaari | MT-224 |
| 21.05.43 | 1 | LaG-5 | Lavansaari | MT-201 |
| 22.05.43 | 1 | LaGG-3 | Lavansaari | MT-201 |
| 24.06.43 | 1 | LaGG-3 | Kannas | MT-215 |
| | 1 | A-20 | | |
| 16.07.43 | 1 | Pe-2 | Seiskari | MT-201 |
| 20.07.43 | 1 | LaGG-3 | Suursaari | MT-201 |
| 04.09.43 | 1 | La-5 | Seiskari | MT-201 |
| 08.09.43 | 1 | LaGG-3 | Tytärsaari | MT-201 |
| 27.10.43 | 1 | Il-2 | Lavansaari | MT-201 |
| 04.11.43 | 2 | La-5 | Lavansaari | MT-216 |
| 06.03.44 | 1 | Pe-2 | Lavansaari | MT-201 |
| | 1 | La-5 | | |
| 08.05.44 | 1 | Pe-2 | Lavansaari | MT-417 |
| 17.05.44 | 2 | Pe-2 | Kotka | MT-417 |
| 14.06.44 | 2 | La-5 | Kivennava | MT-417 |
| | 1 | P-39 | Kuuterselkä | |
| 17.06.44 | 1 | La-5 | Kannas | MT-417 |
| | fi | Il-2 | Perkjärvi | |
| 20.06.44 | 1 | Yak-9 | Viipuri | MT-415 |
| 21.06.44 | 1 | Il-2 | Tali | MT-415 |
| 23.06.44 | 1 | Il-2 | Tienhaara | MT-415 |
| | 2 | DB-3F | Kannas | |
| 28.06.44 | 1 | U-2 | Vammelsuu | MT-415 |
| 30.06.44 | 1 | P-39 | Ihantala | MT-415 |
| | 1 | La-5 | | |
| 03.07.44 | 1 | Il-2 | Ihantala | MT-415 |
| | 1 | Pe-2 | | |
| 05.07.44 | 1 | LaGG-3 | Teikarsaari | MT-415 |
| | 1 | Il-2 | | |
| 09.07.44 | 1 | Yak-9 | Äyräpää | MT-415 |
| 18.07.44 | 1 | P-39 | Vuosalmi | MT-415 |
| 25.07.44 | 1 | Yak-9 | Virolahti | MT-415 |
| | 1 | Il-2 | | |
| 05.08.44 | 1 | Yak-9 | Cronstadt | MT-451 |

*Major Eino Luukkanen at the controls of his Bf 109G-6 MT-477 (Wk.Nr. 411902) at Immola. He was assigned this particular aircraft on April 27, 1944. He subsequently flew it until June 19, when he was shot down by Soviet AA near Äyräpää.*

# Reçu cinq sur cinq

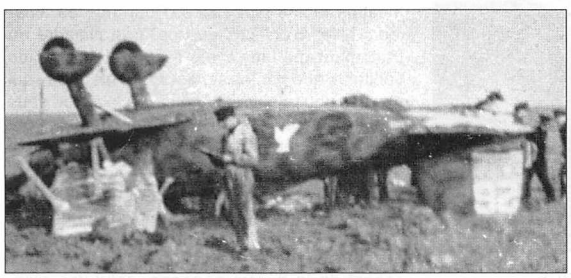
De James V. Crow, dont certaines photos de sa collection ont été publiées dans le n° 1 :

*Les deux photos de la page 10 ont été prises en mai 1945 à Neubiberg et non à Münich-Riem. L'appareil porte le Wk.Nr. 110376 et était anciennement la monture du* Feldwebel *Böckel du III./EJG 2.*
*Il existe un doute concernant non seulement la date à laquelle l'*Oberfeldwebel *Buchner a été abattu, mais aussi la manière (voir page 25). Le 2ème classe Ralph Caputo, de la batterie C du 559ème bataillon de DCA de l'armée américaine, le revendique le 21 avril 1945 et non le 20. Buchner a été fait prisonnier par les artilleurs. Contrairement à ce que précise Manfred Jurleit, l'appareil portait un « 3 » jaune. En tout cas, tout le monde est d'accord pour dire qu'il a été descendu à Klötze, au sud de Salzwedel et non à Rothenburg.*

Dans son livre *The Messerschmitt Combat Diary - Me 262*, John Foreman rapporte les souvenirs de Hermann Buchner, tels qu'ils les a recueillis, en précisant toutefois que son carnet de vol ne porte aucune indication quant à la date de l'incident et que le pilote allemand pense qu'il est survenu « vers la mi-avril ». Buchner confirme qu'il a été abattu par un chasseur alors qu'il s'apprêtait à se poser à Rothenburg. Toutefois, s'il a été fait prisonnier, ce ne fut pas à cette occasion, si l'on adhère à la thèse de Foreman, puisque celui-ci écrit que Buchner a pris le commandement du personnel technique lorsque celui-ci a évacué Ruzyne *peu de temps après*. Foreman attribue la victoire au *Warrant Officer* V.J. Rossow du N° 41 *Squadron* sur Spitfire, en date du 20 avril. La mémoire de Buchner a pu lui jouer un mauvais tour.

Suite à de nombreuses lettres, l'auteur tient à préciser que Paul Bley a bien été abattu le 7 octobre (il a réussi à sauter en parachute), mais qu'il a été tué le 28 octobre à la suite d'un accident au décollage (pages 9 et 10). Ces deux faits n'ont aucune relation entre eux et « *les circonstances dans lesquelles Paul Bley a été abattu* [le 7 octobre] » sont toujours un mystère. Ceux qui trouvent que cette phrase est mal tournée peuvent la remplacer par : « *On ne sait toujours pas par qui Paul Bley a été abattu le 7 octobre* ».

Une erreur s'est glissée lors de la réalisation du profil du LeO 451 en page 17 du précédent numéro. Le nombre individuel sur le fuselage n'est pas le « 35 » (porté par le LeO 451 n° 43), mais le « 32 ». Nous remercions Thierry Mallery (04220 Corbières) de nous l'avoir fait remarquer.

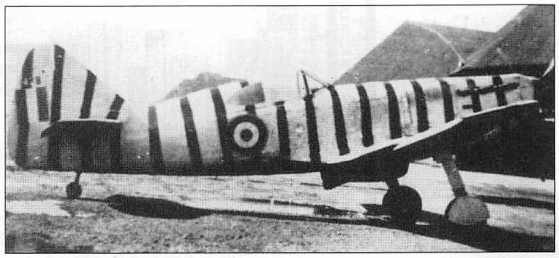


À la suite de la publication dans le n° 2 d'une photo d'un Fiat CR.42 belge en France, deux lecteurs nous ont adressé ces clichés :

– de Paul Henry (Mulhouse), la photo du Fiat n° 26, soufflé par une bombe le 19 mai sur le terrain de Chartres, où il avait été replié par Jean Maes;

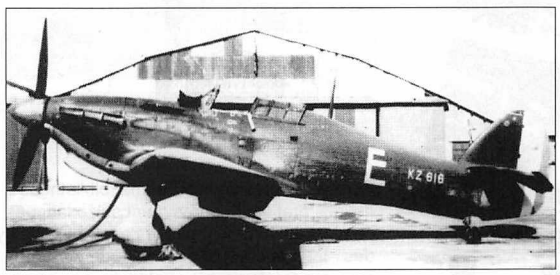
– de Michel Van Pelt (Liège), une vue (on a connu des photos de meilleure qualité) du hangar de Nivelles, où sont restés les Fiat n° 2, 14, 21 et 27. Ordre avait été donné de les détruire, mais il ne put être exécuté. Apparemment, les Allemands s'en sont chargés eux-mêmes.

## Le Seigneur d'Ezanno



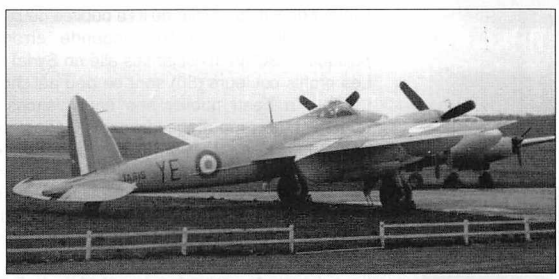
*Lorsque, sortant de l'école des mécaniciens de Rochefort, je suis arrivé à la BE 708 de Meknès, il y avait encore ce D.520 zébré. Je ne l'ai jamais vu voler en 1947, mais je suis souvent allé le voir dans l'un des hangars de l'AIA. Je crois me souvenir avoir entendu les anciens me dire que lorsque l'avion était encore en état de vol, il était piloté par le colonel Ezanno et aussi le commandant Merle. Lorsque j'ai quitté Meknès en 49, pour devenir navigant à la SABENA, je crois bien qu'il était toujours à l'AIA.*
André Hauet - Grimbergen (Belgique).

Votre photo montre l'appareil avec ses panneaux de capotage zébrés, notre dessinateur ayant choisi de représenter l'appareil à une période différente (avant ou après – that is the question). Nous publierons les photos qui nous ont servi de base dans un prochain numéro. Chacun pourra se faire sa religion.




*J'ai pensé que cela pourrait intéresser vos lecteurs de voir le Hurricane Mk.IIC (KZ616) affecté au lieutenant-colonel Ezanno, lorsqu'il commandait le CIC de Meknès. Ayant récupéré cette photo auprès d'un ancien mécano de la base, je suis incapable de vous donner la moindre précision quant à la date à laquelle elle a été prise.*
Stephen J. Jones (Londres).

Merci à nos deux amis lecteurs.
Ce Hurricane est vraiment bizarre. Il porte apparemment plusieurs inscriptions, dont *Lucky* à côté du « E ».
Pour ne pas être en reste, nous vous offrons la photo du Mosquito PR.XVI (TA615) d'Yves Ezanno, codé de manière fort appropriée « YE », probablement à Lahr dans les années cinquante.

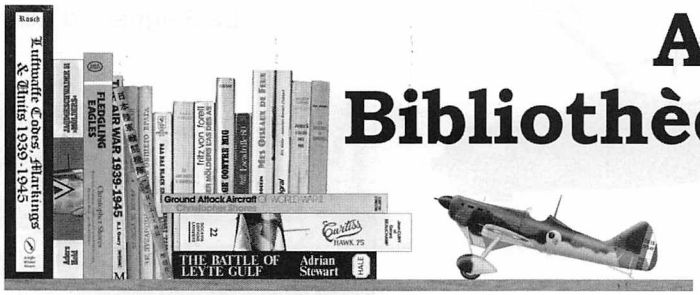



## NOUVELLES DU FRONT

Signalons la naissance de l'association Aéro-Passion Blois-Vendôme, dont le but est de « retaper » un Piper J3. Si son activité vous intéresse, contactez l'association à l'aérodrome du Breuil, 41330 Villefrancœur.

***Recherche*** une hélice en bois Ratier fabriquée entre 1908 à 1930. S'adresser à Yves Sounillac, Musée des Amis de Paulin Ratier, BP n° 2, 46100 Figeac

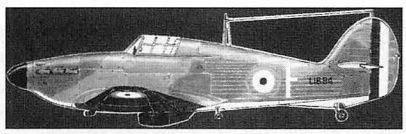
# Aéro Bibliothèque



**COPIERSKI - COLLERSKI ?**

Pour jouir pleinement de ma bibliothèque, je devrais pratiquer couramment seize langues, or ce n'est évidemment pas le cas. Pourtant, il y a des langues plus faciles que d'autres à comprendre. Prenez le polonais, par exemple. Vous posez une monographie polonaise à votre gauche (au hasard, celle qui vient de sortir sur le D.520) et un livre français qui fait autorité en la matière sur le même sujet, à votre droite (le Docavia du regretté Raymond Danel - au hasard).
Brusquement, tout s'éclaire ! D'abord, vous vous rendez compte qu'il n'est pas indispensable de pratiquer le polonais pour comprendre qu'il n'existe pas d'équivalent au mot copyright dans cette langue. Ensuite grâce à l'informatique et à la fameuse technique du « copier-coller », vous pouvez presque suivre avec votre doigt les lignes une à une. Et vous voilà devenu bilingue ! On n'arrête pas le progrès.
Toutefois, si vous êtes vraiment réfractaire aux langues étrangères (ou si vous ne possédez pas le Docavia), il vous reste les images. De ce côté, j'ai été un peu déçu. Il n'y a pas plus d'une demi-douzaine de photos inédites, dont une dont l'auteur devait être si fier qu'il l'a publiée deux fois (avec d'ailleurs la même légende erronée, puisque le GC II/7 n'est jamais allé en Syrie) !
Les profils couleurs (50) sont un peu pâlichons. L'auteur a beau publier ses équivalences de teintes du camouflage français, elles sont beaucoup trop claires. Il y a énormément d'erreurs de détail sur les profils et le graphisme des spécifications constructeur laisse à désirer (fait à main levée ?). Bref, pour un maquettiste consciencieux, les profils sont pour la plupart inutilisables.
La peinture de couverture représente le D.520 de Le Gloan (avec des marques totalement fantaisistes) attaqué par un P-40 en Syrie. C'est accrocheur, mais, si mes souvenirs sont bons, Le Gloan n'a jamais affronté les Tomahawk australiens. C'est sans doute ce que l'on appelle la licence artistique.
Le chapitre technique est une recopie du Docavia (avec les mêmes courbes de puissance du moteur HS données en kW au lieu de cv) et les schémas de structure ont été purement et simplement décalqués.
Pour nous résumer, ce livre n'est pas meilleur que celui qui est paru l'année dernière en France, qui, lui-même, était assez moyen. N'est pas Raymond Danel qui veut.
C-J.E.

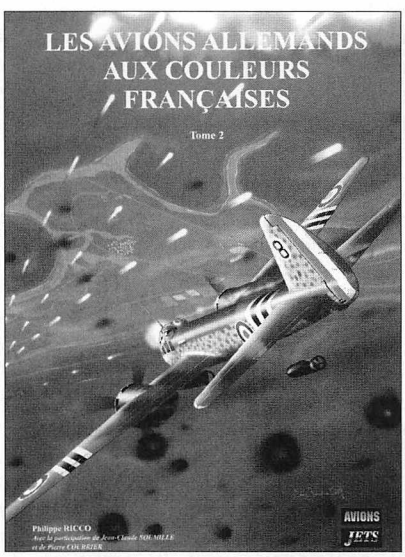
*Dewoitine D.520* - W. Baczkowski - Books International - 68 pages (dont 4 de pub), 90 photos, planches techniques, cartes. ISBN : 83-906942-3-9. Prix suggéré, F. 129,oo. En vente libre chez nos annonceurs.



**CINQ JOURS EN MAI**

Sous le patronnage du musée de l'AASF à Vraux (Marne), Françoise et Pierre Roger se proposent de faire revivre les combats aériens sur la Meuse et la Semoy, entre les 10 et 14 mai 1940. Comme on le sait, c'est entre Bouillon et Sedan que le sort de la campagne de France a été scellé en... cinq jours.
Cet ouvrage illustré, qui paraîtra fin décembre, est offert en souscription au prix de F. 120,oo (au lieu de F. 150,oo).

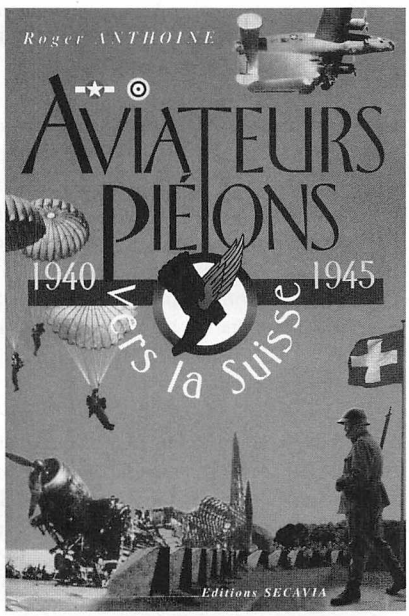
S'adresser directement à l'auteur :
Pierre Roger - 13, allée des Framboises - 08440 Lumes.




**BUTINS DE GUERRE**

Le travail par lui-même est sérieux et précis, mais ce n'est pas une véritable surprise quand on connaît l'auteur. Malheureusement, le contenant n'est pas à la hauteur du contenu. L'impression d'ensemble qui s'en dégage est celle d'un fourre-tout; on y trouve pêle-mêle les avions militaires, les avions civils, les planeurs, les moteurs... il n'y manque que les montres de bord et les balais d'essuie-glaces.
Les légendes sont minimalistes et dans certains cas (les photos couleurs, par exemple) sans aucun intérêt.
L'éditeur aurait pu nous dispenser de ses habituels profils peints à l'aquarelle délavée qui n'apportent rien, si ce n'est un surcoût à l'achat (mais où diable le dessinateur est-il allé chercher les références du Ju 86Z et du Bf 109E, dans un carnet de silhouettes de 1941 ?).
Car, le seul véritable point noir du livre, c'est son prix : 180,oo F, pour 96 pages en reliure souple et quelques profils et photos couleurs, c'est nettement excessif.

*Les avions allemands aux couleurs françaises, tome 2* - P. Ricco - Coll. Avions, Boulogne-s/-Mer. Prix : 180,oo F.




**LA GRANDE ÉVASION**

Publié en Suisse l'an passé, ce livre fait actuellement son apparition sur le marché français. La Suisse, pays neutre en théorie, a souvent joué un double jeu dont on découvre depuis peu des facettes moins glorieuses. Pourtant, les aviateurs alliés n'ont pas eu trop à se plaindre du traitement qui leur a été réservé tant par les habitants que par les services officiels. Ceux qui n'ont pas pu rejoindre l'Angleterre, avec ou sans la bénédiction des autorités helvétiques, ont connu une détention autrement plus agréable que dans les *Oflag* ou autres *Stalag*.
L'auteur a mené de véritables enquêtes pour retracer le parcours méandreux de nombreux équipages alliés qui ont transité par la Suisse pendant la guerre. On découvre ainsi un autre aspect de la guerre aérienne, celui des aviateurs sans avion. L'aventure humaine, avec ses joies, ses peines, est au rendez-vous à chaque page. Parmi ces piétons d'occasion, on trouvera un certain Gabriel Gauthier...
Un livre sympathique, facile à lire, plein d'émotions, que nous recommandons chaudement à tous ceux qui s'intéressent aux histoires derrière l'Histoire.

*Aviateurs-piétons vers la Suisse* - R. Anthoine - Éditions Secavia, Genève, 1997 - env. 400 pages, photos, cartes. ISBN 2-88268-007-4. Prix non communiqué.

### TYPICALLY BRITISH

Au départ, ça surprend. Quoi de plus britannique qu'un magazine entièrement dédié aux maquettes au 1/48ème et qui consacre trois pages à la couleur de la livrée du prototype du Spitfire ?

Plus étonnant encore : les huit pages couleurs que compte le numéro sont réservées non aux profils, comme on aurait pu le croire, mais aux photos des modèles et des boîtes. Toutefois, pour nos amis maquettistes, nombreux à nous lire, l'intérêt d'un tel périodique réside dans les informations que l'on ne trouve nulle part ailleurs en France, en particulier sur les nouveautés, mais aussi dans le souci du détail des auteurs. Ceux-ci révèlent aussi des trucs et des secrets qui montrent la longue expérience des Britanniques dans ce domaine. Un « plus » que peuvent leur envier la plupart des revues professionnelles françaises.
À réserver aux « quarante-huitards avancés ». À noter qu'il existe un petit frère consacré aux maquettes au 1/72ème. Décidément, ils n'ont pas fini de nous étonner, ces Anglais.

*Quarter Scale Modeller* – uniquement sur abonnement (CEE : £ 50.- par an, 12 numéros) – Distribué par Athena Books, 34 Imperial Crescent, Town Moor, Doncaster, South Yorkshire DN2 5BU, Royaume Uni.

### FORZA ITALIA

Aerofan est à mon sens l'un des plus beaux périodiques consacrés à l'histoire de l'aviation. Giorgio Apostolo est connu (et reconnu) dans le métier depuis de nombreuses années et sa griffe est évidente dans la présentation particulièrement soignée et élégante de ce magazine.

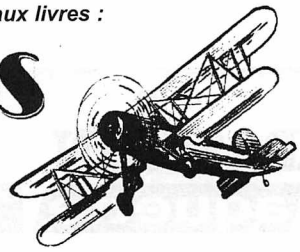
Tout naturellement, Aerofan réserve ses colonnes à l'histoire de l'aviation italienne, qui brille par son absence dans les revues étrangères. Voilà une lacune comblée.
Aerofan ratisse large, puisque toutes les époques sont traitées, sans distinction entre avions civils et militaires, prototypes et séries opérationnelles.
Pour ceux qui ne pratiquent pas l'italien, le texte de chaque article fait l'objet d'une traduction en anglais.
Ceux qui ne lisent pas l'anglais non plus pourront se consoler en « regardant les images ». Les illustrations ne sont pas nombreuses (peu de profils), mais elles sont d'une qualité rare (avec souvent des photos en couleur d'avions italiens de la guerre !).

*Aerofan* - Giorgio Apostolo Editore, via Ampere 49, 20131 Milano, Italie – Abonnement un an (six numéros) : ITL 80 000 – Vente au numéro possible chez certains de nos annonceurs.


***Pour commander tous vos nouveaux livres :***

**DRIVERS**

***La Librairie Passion***



***Les monographies indispensables :***

**Aerodetail**
Monographies japonaises de 72 à 96 pages, photoscope + de 200 photos, plans 1/72 et 1/48ème, texte japonais et anglais.
**N°20 Junkers Ju 88 210 F**
**N°21 Messerschmitt Bf 110 200 F**

**«Aircraft of the Aces» 119 F le vol.**
96 pages, 100 photos env. en N&B, 60 à 70 profils couleurs, plans au 1/72ème. En anglais.
**N°19 P-38 Aces of the ETO/MTO**
**N°20 German Night Fighter Aces of WWII**
**N°21 Polish Aces WWII**
**N°22 Imperial Japanese Navy Aces 1937-45**

**«Combat Aircraft» 119 F le vol.**
96 pages, 100 photos env. en N&B, 30 à 40 profils couleurs, plans au 1/72 ou 1/96ème. En anglais.
**N°5 Blenheim squadrons of WWII**
**N°6 Junkers Ju 87 *Stukageschwader* of North Arfica & the Mediterranean**
**N°7 F6 Crusader units of the Vietnam war**

**Collection MBI 89 F le vol.**
Excellentes monographies tchèques, 57 à 78 pages, 60 photos env., 25 profils couleurs, plans, intérieurs. En anglais & tchèque.
**N°2 Messerschmitt Me 262**
**N°3 Henschel Hs 129**
**N°4 Focke-Wulf Fw 189**
**N°5 Republic P-47 Thunderbolt**
**N°6 Curtiss P-40**

**Squadron Signal in action 75 F le vol.**
**N°45 Albatros fighters**
**N°60 Skyraider**
**N°61 F-84 Thunderjet**
**N°93 SPAD fighters**
**N°98 Fokker D.I**
**N°169 La-5**

**Collection Skrzydla 99F le vol.**
45 pages, photos, plans, détails, profils couleurs. En polonais.
**N°14 Antonov AN-2**
**N°15 Yak-3**

**Collection All d'Italia 110 F le vol.**
monographies sur l'aviation italienne 1939-45, 48 à 56 pages, une centaine de photos N&B, plans 1/72 et 1/48ème, dessins, profils et intérieurs. En italien et anglais. Belle réalisation.
**N°8 Macchi MC 200**
**N°9 S.79**

**Mini All d'Italia 69 F le vol.**
**N°1 Fiat CR 25**
**N°2 Caproni Ca 100**

**Collection Flugzeug Profile 79 F le vol.**
monographies de 50 pages env., plans, photos, profils. En allemand.
**N°24 Junkers Ju 52**
**N°25 Tank Ta 154**

**Collection Walk Around 129 F le vol**
80 pages, près de 200 photos détaillées N&B et couleurs. En anglais.
**N°11 P-47 Thunderbolt**
**N°12 B-25 Mitchell**
**N°13 P-51 et A-36 (moteur Allison)**
**N°14 Hurricane**
**N°15 Mosquito (nov.98)**

**Collection WarbirdTech 119 F le vol.**
monographies de 100 pages, 225 photos env. N&B et couleurs, plans et dessins techniques, quelques inédits. En anglais.
**N°11 North American AT-6/SNJ**
**N°12 North American B-25 Mitchell**
**N°13 Douglas Skyraider**
**N°14 Boeing B-29 Superfortress**
**N°15 Northrop P-61 Black Widow**

**Coll. Monographie Lotnicze 98 F le vol.**
80 pages env., 160 photos, profils couleurs, dessins, plans et intérieur. En polonais :
**N°38 Spitfire**
**N°39 Spitfire (cz2)**
**N°41 Douglas A-20**
**N°42 Messerschmitt Me 109**
**N°46 Yak-1/Yak-3**
**N°48 Ki.43 «Oscar»**
En anglais :
**N°7 Messerschmitt Me 163 Komet**
**N°8 Messerschmitt Me 262 (pt.1)**

**Coll. Modelmania 98 F le vol.**
En polonais et anglais.
**MiG-15**
**PZL P.11-M2**

**Collection Detail & Scale 119 F le vol.**
Excellentes monographies, 72 pages, près de 200 photos de détail en N&B et couleurs, plans 1/72ème, dessins techniques. En anglais.
**N°54 P-47**
**N°55 F4U Corsair (Part 1)**
**N°56 F4U Corsair (Part 2)**
**N°57 P-38 Lightning (Part 1) (nov.98)**

***Quelques nouveautés sélectionnées...***

(A : en anglais, F : en français)
**Les avions allemands aux couleurs françaises vol.2** – P.Ricco (F) **180 F**
**Morane 406** – Avions coll. (F) **390 F**
**Les ailes de la CIA** – F.Lert (F) **145 F**
**The secret years** – T.Mason (A) **350 F**
**Grumman F-111 Tiger** – S.Ginter (A) **219 F**
**Wings of Fame vol.10 & 11** (A) **168 F**
**Les chasseurs Grumman de l'armée de l'Air** Avions Hors Série n° 6 (F) **125 F**
**B-24 Liberator album** – M.Bailey (A) **279 F**
**Messerschmitt Me 262** – Smith & Creek (A) **329 F**
**Mosquito : complete guide for the modeller** (A) **179 F**
**Luftwaffe Fighter Aircraft in profile** – Sundin & Bergstrom (A) **329 F**
**Luftwaffe Emblems 1939-45** – Ketley & Rolfe (A) **165 F**
**The Horten Brothers and their All-wing Aircraft** – Myhra (A) **549 F**
**Boeing B-29 Superfortress** – Campbell (A) **450 F**
**Dornier 335 Arrow** – Smith & Creek (A) **305 F**
**Grumman F-14 Tomcat** – J.Lake (A) **289 F**
**Pride of Seattle, the first 300 Boeing B-17F** Squadron Special (A) **99 F**
**Air War over North Vietnam** – Squadron Special (A) **99 F**
**Finnish Air Force 1939-45** – Squadron Special (A) **99 F**
**P-47** – E.McDowell – Squadron Special (A) **99 F**
**Curtiss SB2C Helldiver** – Simth (A) **299 F**
**Bristol Blenheim** – Bolten (A) **299 F**
**Heinkel He 177, 277, 274** – Grielh & Dressel (A) **295 F**
**F-84 Republic** – Mc Laren (A) **269 F**
**World Encyclopedia of Aero Engines** Gunston (A) **245 F**
**Zerstörer Gruppe** – LV Eimansberger (A) **579 F**
**Siebel Fh 104/Si 204** (A) **139 F**

Vente par correspondance - Frais d'envoi : 30 F par commande pour la France (Etranger, nous consulter).
Paiement par chèque à l'ordre de Drivers, par Carte Bancaire ou contre remboursement.

**DRIVERS – 12bis, rue Baronie – 31000 TOULOUSE**
**Tél : 05 61 22 81 11 – Fax : 05 61 22 81 63**

**PASSION maquette**

**Plus de 70 marques de maquettes, accessoires, photodécoupes, décals, en gammes AVIONS et maintenant BLINDÉS**

*Catalogue contre 3 timbres ou accès direct aux kits disponibles en stock sur MINITEL 3614 KITDIRECT (0,13 F à 0,37 F/mn)*

NOUVEAU gammes BLINDÉS en stock

| | | | |
|---|---|---|---|
| **CLASSIC AIRFRAMES 1/48** | | **HASEGAWA** | |
| Fiat C.R.32 | 203,5o F | P-47D Thunderbolt Razorback 1/48 | 170,oo F |
| **EDUARD** | | Aichi D3A1 «Val» 1/48 | 170,oo F |
| Nieuport 17 «Vieux Charles» 1/48 | 111,oo F | Set de pilotes 2ème GM 1/72 | 79,oo F |
| Albatros DR.I (Profipack) 1/48 | 138,oo F | **OCIDENTAL 1/48** | |
| P-40N Warhawk (Profipack) 1/48 | 184,oo F | Spitfire Mk.IX | 142,5o F |
| Spitfire Mk.21 (Profipack) 1/72 | 110,5o F | Harvard Mk.IV | 130,oo F |
| Il-2m-3 Stormovik 1/72 | 101,5o F | T-6G Texan | 130,oo F |
| **FLASHBACK 1/48** | | **TAMIYA 1/48** | |
| MiG-3 | 160,oo F | Douglas A-1H Skyraider décoration française Carpéna | 179,oo F |
| **HOBBYCRAFT 1/48** | | F-84G Thunderjet | 179,oo F |
| F8F Bearcat français | 122,5o F | | |

**POINT de VENTE VERLINDEN : Toutes les nouveautés en stock**

Ouvert du lundi au samedi de 10h à 19h, vente sur place sur R.D.V.
Carte Bleue acceptée à partir de 100 F
Frais de port : -200 F + 30 F, 200 F à 800 F + 35 F, + 800 F Franco, Frais de port spécifiques pour photodécoupes et décals (nous consulter)

**MAQUETTE PASSION**
**11, rue des Champs Blancs 91330 YERRES**
**Tél. : 01.69.48.13.08 - Fax : 01.69.48.02.31.**


# Abonnement

– Bon ! Galland veut une escadrille de Spitfire. Et vous, Mölders, quel est votre souhait ?
– Je voudrais que mon escadre soit abonnée à Aéro-Journal, *Herr Marschall* !

## AU SOMMAIRE DU N° 4

**Dossier : Les as des *Stuka***
Courte biographie de quelques grands as
Des photos, des planches en couleurs

La suite des ***Avions des chefs***, avec des P-47, Mosquito, Spitfire et même un Mistral.

**Nos rubriques habituelles et d'autres articles dont nous vous laissons la surprise, sans oublier... de *drôles de dames* !**

## BULLETIN D'ABONNEMENT

**à retourner rempli avec votre règlement à**

**AÉRO-ÉDITIONS**
**32500 La Sauvetat**

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 4 au n° 9 inclus :** France F. 195,oo - CEE F. 215,oo - Autres F. 235,oo (air mail)

☐ **Je souhaite recevoir les anciens numéros : ~~n° 1~~ - n° 2** (biffer la mention inutile) - Le numéro : F. 43,oo port inclus (tous pays)

**Nom :** _____ **Prénom :** _____

**Adresse :** _____

**Code postal :** _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

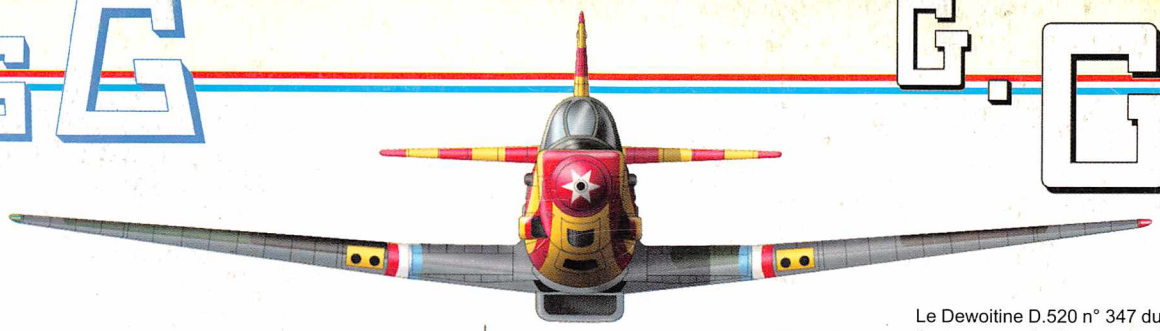
☐ **Ci-joint, mon règlement de F.** _____

☐ **Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire** (biffer les mentions inutiles)

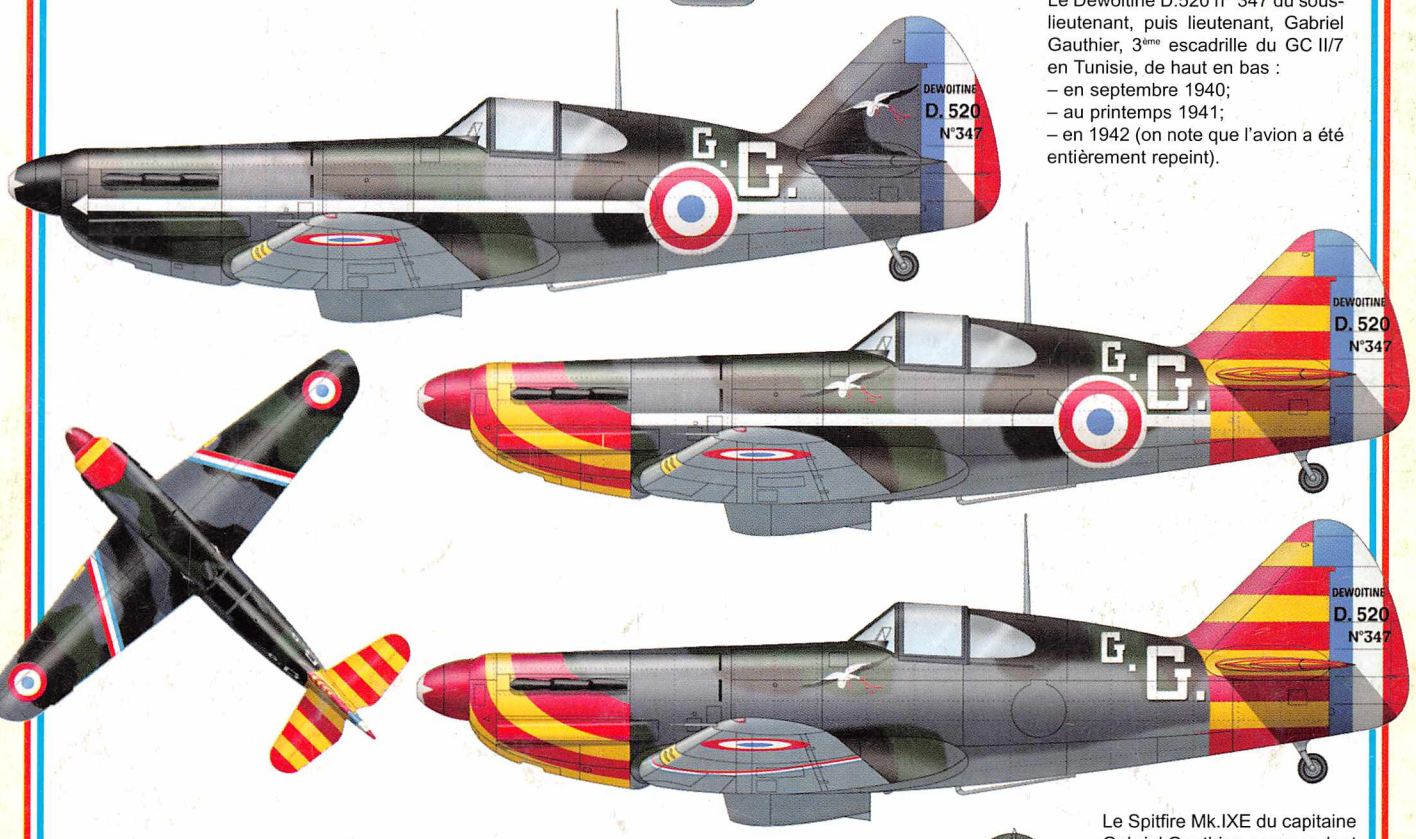
**Carte : Visa – MasterCard n°** _____ **Date d'expiration :** _____

**Fait à** _____ **le** _____ **Signature**

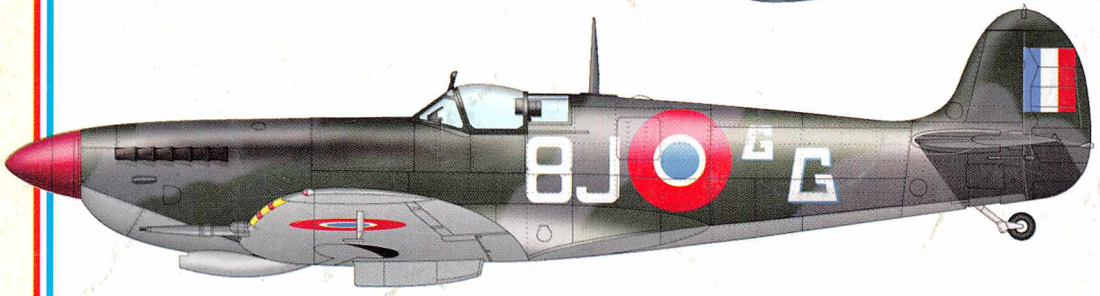
AJ-2



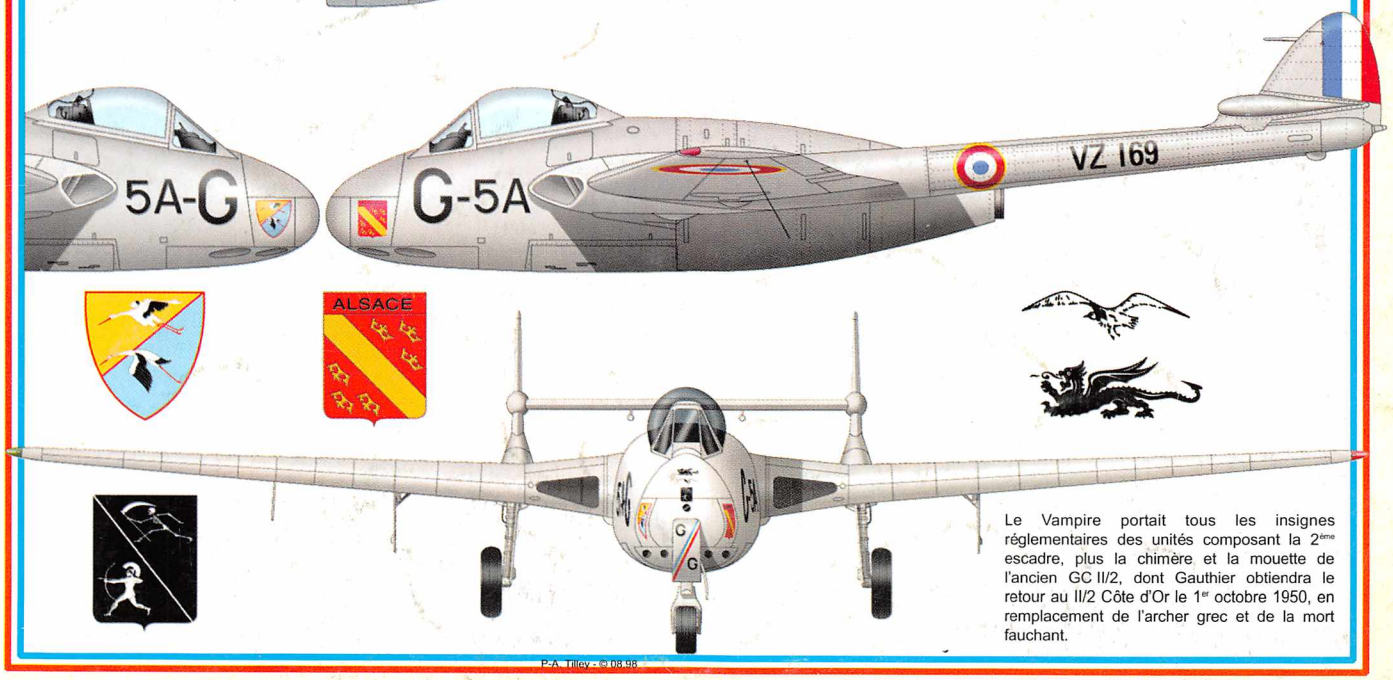
Le Dewoitine D.520 n° 347 du sous-lieutenant, puis lieutenant, Gabriel Gauthier, 3ème escadrille du GC II/7 en Tunisie, de haut en bas :
– en septembre 1940;
– au printemps 1941;
– en 1942 (on note que l'avion a été entièrement repeint).




Le Spitfire Mk.IXE du capitaine Gabriel Gauthier, commandant le GC II/7, à Stuttgart, le 8 mai 1945.




Le Vampire Mk.5 (VZ169) du colonel Gabriel Gauthier, commandant la 2ème escadre à Dijon-Longvic, juin 1950.




Le Vampire portait tous les insignes réglementaires des unités composant la 2ème escadre, plus la chimère et la mouette de l'ancien GC II/2, dont Gauthier obtiendra le retour au II/2 Côte d'Or le 1er octobre 1950, en remplacement de l'archer grec et de la mort fauchant.

P-A. Tilley - © 08.98

# LA MAISON DU LIVRE AVIATION

LIVRES REVUES MODELES DECALS CARTES POSTALES VIDEO CD-ROM

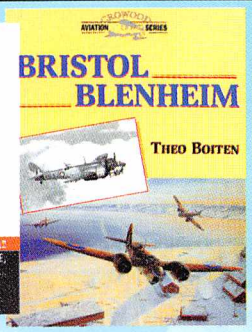
15.000 REFERENCES POUR ENRICHIR VOTRE PASSION
HISTOIRE RECITS TECHNIQUE MAQUETTISME OUVRAGES SCIENTIFIQUES ETC...

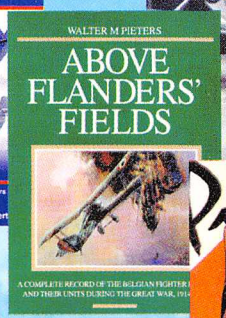
**LE GRAND CIRQUE**
310 p. Le chef d'oeuvre de la littérature aéronautique. A posséder absolument.
*Réf.: FLM003 Prix: 119 FF*

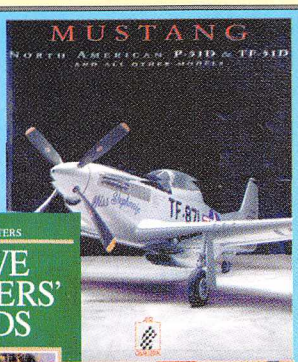
**L'HISTOIRE VECUE**
322 p. Pierre Clostermann a cotoyé ceux qui ont écrit l'histoire et nous livre sa vérité.
*Réf.: FLM009 Prix: 104 FF*

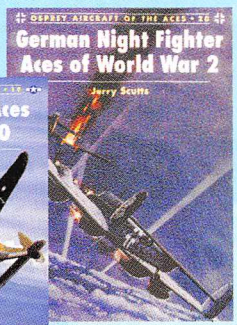
**BRISTOL BLEINHEIM**
192 p. Un avion important et méconnu dans une collection à découvrir. Technique, historique et complet.
*Réf.: CWD009 Prix: 329 FF*

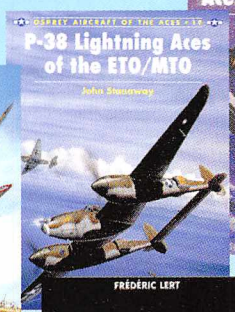
**LE MORANE-SAULNIER MS 406**
336 p. A la hauteur de nos espérances. Un livre imposant qui fera date.
*Réf.: LEL505*
*Prix: 390 FF*





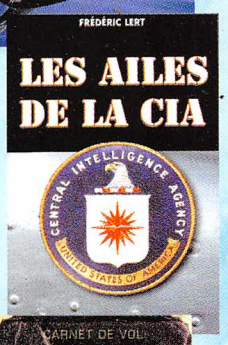


**F4U CORSAIR PART 1; DETAIL & SCALE 55**
80 p. Bert Kinzey s'intéresse au plus célèbre des chasseurs de la guerre du Pacifique et comble un vide en documentation maquettiste.
*Réf.: DET555 Prix: 119 FF*

**ABOVE FLANDERS' FIELDS**
124 p. Les pilotes belges ont combattu vaillamment en 14-18. Voilà l'ouvrage de référence sur cette page glorieuse de leur histoire.
*Réf.: GRU054 Prix: 198 FF*

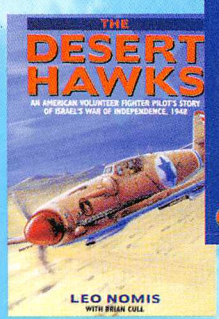
**MUSTANG; NORTH AMERICAN P-51 D & TF-51 D**
148 p. Très grand format, superbement illustré, un livre hommage sur le plus beau des chasseurs. Le dernier texte de Jeffrey Ethell.
*Réf.: ETR041 Prix: 828 FF*

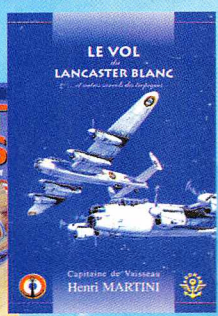


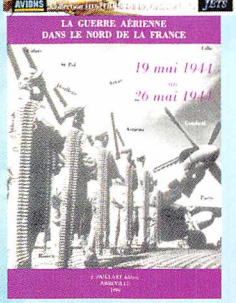

**PIN-UP; TOME 4**
46 p. Une BD qui nous fait regretter un peu plus la disparition des pin-ups sur les avions modernes et un Gary Powers plutôt chançeux.
*Réf.: DIV164 Prix: 78 FF*

**P-38 LIGHTNING ACES OF THE ETO/MTO; ACES 19**
96 p. La série la plus populaire actuellement s'enrichit de ce titre sur les pilotes de P-38 Lightning en Europe et en Méditerranée.
*Réf.: PHI719 Prix: 125 FF*

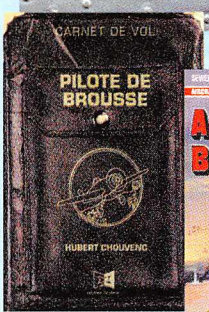
**GERMAN NIGHT FIGHTER ACES OF WORLD WAR 2; ACES 20**
96 p. Tous les as de la chasse de nuit allemande dans cet ouvrage indispensable. L'éditeur Osprey frappe fort encore une fois.
*Réf.: PHI720 Prix: 125 FF*



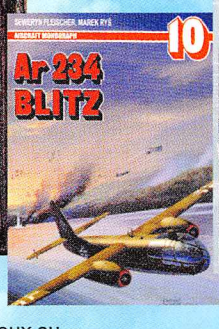




**19 MAI 1944 AU 26 MAI 1944**
470 p. Le docteur Ducellier poursuit l'histoire de la guerre aérienne dans le nord de la France. Impressionnant de précision.
*Réf.: DIV185 Prix: 295 FF*




**PILOTE DE BROUSSE**
170 p. Quand l'Afrique sert de décor fabuleux au pilotage, on comprend mieux la fascination qu'elle suscite. Un récit à savourer à l'ombre des baobabs.
*Réf.: DIV156 Prix: 150 FF*



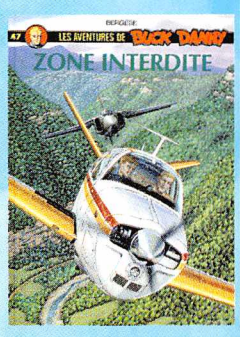

**AR 234 BLITZ; AIRCRAFT MONOGRAPH 10**
72 p. Traduites en anglais, les monographies venues de Pologne sont encore meilleures.
*Réf.: AJP510 Prix: 129 FF*

**GRUMMAN F-14 TOMCAT**
224 p. Le plus connu des chasseurs de l'US Navy a enfin une monographie digne de lui.
*Réf.: ASP108 Prix: 285 FF*

**LES AILES DE LA CIA**
512 p. La CIA a souvent utilisé l'aviation pour des missions incroyables. Une histoire extraordinaire qui n'est pas prête de s'arrêter.
*Réf.: ETA016 Prix: 145 FF*

**THE DESERT HAWKS**
128 p. L'histoire d'un volontaire américain, ancien de la RAF, dans la guerre d'indépendance israélienne.
*Réf.: GRU053 Prix: 198 FF*

**LE VOL DU LANCASTER BLANC...ET AUTRES SURVOLS DES TROPIQUES**
172 p. L'Aéronautique Navale sous les tropiques dans ce récit véridique et empreint d'un humour peu militaire. L'ARDHAN continue de nous faire plaisir.
*Réf.: ARD008 Prix: 90 FF*




**BUCK DANNY 47; ZONE INTERDITE**
48 p. Sous le crayon de Bergèse, notre pilote de BD préféré nous revient en grande forme.
*Réf.: DIV116 Prix: 50 FF*

## BON DE COMMANDE

Nom: _____ Prénom: _____
Adresse: _____
Code postal: _____ Ville: _____

N°carte _____
Date expiration: __ / __ Signature:

| REF. | TITRE | PRIX |
|---|---|---|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

Demande de catalogue gratuit ☐ Frais de port: 35 FF
Réglement par chèque ou carte CB TOTAL:

La Maison du Livre Aviation, 75bd Malesherbes 75008 Paris
PUBAEJ0898 tel. 01 45 22 74 16 fax. 01 42 93 81 23

**LA MAISON DU LIVRE AVIATION**
*75, boulevard Malesherbes 75008 PARIS*
*Tél.: 01 45 22 74 16 Fax: 01 42 93 81 23*
Du lundi au samedi de 10h à 19h Métro: Saint-Augustin